

## SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE PACA

### Avis du réseau transport et mobilité durable sur la partie Transport

Avril 2012

*D'un point de vu général, nous reconnaissons et saluons le travail mené car ce document a du nécessiter de fournir un travail conséquent.*

#### **Un manque de précisions, de fond et d'opérationnalité**

Pourtant, l'URVN FNE PACA trouve vraiment dommage que ce document soit au final peu ambitieux ! Ce document contient selon nous, beaucoup trop de belles phrases, trop imprécises, absolument vide de fond, et vide d'orientations opérationnelles à mettre en œuvre pour arriver à atteindre les objectifs fixés. Les orientations sont souvent trop peu concrètes, trop floues. Nous regrettons aussi évidemment le fait que le SRCAE ne soit pas opposable, et que les orientations contenues dans ces documents ne puissent pas être imposées réellement aux collectivités. Car en effet, le fait que les actions ne soient pas opposables et que les actions contenues soient peu précises, risque fortement de compromettre la mise en œuvre des orientations effectives dans les territoires... et donc ne permettra pas de remplir les objectifs de réduction des Gaz à effets de serre fixés (Facteur 4); ce qui est pourtant l'objectif du document ! D'une manière générale, les objectifs chiffrés mis en avant dans chaque orientation risquent d'être très difficile à atteindre au vu du manque de précision et d'opérationnalité des orientations du schéma.

En fait nous reprochons à ce document le fait d'être trop peu opérationnel, alors qu'un tas d'actions pourraient être réalisées du jour au lendemain dans le domaine des transports ! Ce document répète des propos qui sont sans cesse rabâchés par tous les acteurs du transport, sans que cela ne soit suivi d'actions! Il y a donc particulièrement dans ce domaine, beaucoup de mots, beaucoup de belles paroles, beaucoup d'études, même sur des sujets sur lesquels pourtant nous avons déjà les réponses car elles relèvent du bon sens, mais où il y a, au final trop rarement d'actions ! Pourtant dans ce contexte de crise économique, de crise environnementale, des choses pourraient être faites sans qu'elles nécessitent de trop lourds investissements : les limitations de vitesse sur les voies rapides et autoroutes (110km/h sur autoroute), les voies de circulation dédiées aux transports en communs... Nous demandons donc à ce que toutes les actions de ce type soient mises en œuvre sans attendre !

L'offre de transport alternatif peut exister rapidement si on complète au mieux l'existant ! Il faut donc utiliser et réaménager l'existant pour bénéficier sans tarder des possibilités offertes, en particulier par l'infrastructure ferroviaire qui doit être utilisée dans toutes ses capacités.

#### **Une mise en forme qui pourrait être plus cohérente**

Sur la forme du document, nous constatons un manque d'organisation, car en effet souvent les propos indiqués dans les parties « axes stratégiques », se retrouvent également aussi dans les tableaux « Pistes d'action ». Afin de gagner en cohérence et en précision, il serait plus logique d'avoir à chaque fois l'axe stratégique, puis en dessous les orientations qui en découlent afin de le mettre en œuvre, et encore en dessous, des pistes d'actions très concrètes qui pourraient être mises en œuvre dans les territoires dans le cadre de cette orientation. Ces pistes d'actions concrètes pourraient être accompagnées d'infos pratiques pour savoir vers quels interlocuteurs se tourner pour aider à les mettre en place. Cela permettra aux décideurs locaux qui devront appliquer ces orientations dans leurs SCOT et PLU de savoir plus précisément ce qu'ils doivent faire et comment, qui pourra les aider.

Toujours dans un souci de clarté, nous conseillons d'enlever les verbes « mous » qui ne veulent rien dire de concret tels que : promouvoir, mener une réflexion...

#### **Des orientations transversales à ajouter...**

Nous proposons aussi que soient intégrées ; avant les orientations spécifiques, et toujours dans la partie transport, des orientations transversales qui pourront servir à la réalisation de l'ensemble des orientations spécifiques aux transports :

- l'imposition du regroupement de l'ensemble des acteurs du transport dans une instance que l'on pourrait nommer Syndicat des Transports Régionaux et qui permettrait de mettre en cohérence l'ensemble des actions menées sur les territoires et d'atteindre l'opérationnalité.
- le développement des connaissances et d'analyse, mais avec un objectif de réaliser ensuite les actions qui en découlent. Nous tenons vraiment que la multiplicité d'études en tout genre, sur des domaines qui sont déjà bien connus, et qui ne sont que très rarement suivies d'action s'arrêtent. Nous avons déjà beaucoup de connaissances à l'heure actuelle qui ne sont pas assez exploitées, nous demandons donc à ce que les études actuelles deviennent des éléments d'analyse commun sur lesquels les décisions et actions doivent se fonder.

### **Des orientations à préciser et à compléter...**

#### Concernant la structuration de la forme urbaine (orientation 1 p 273)

○ Nous considérons que les axes stratégiques contenus dans cet axe ne répondront en aucun cas à l'orientation de « structurer la forme urbaine pour favoriser l'utilisation des transports en commun et les modes doux » ! Les 2 axes stratégiques indiqués : « développer la connaissance et utiliser les documents territoriaux pour anticiper », et « améliorer la gouvernance et innover sur les financements » n'ont rien à faire dans une telle orientation, ce sont des axes qui doivent être transversales ! Les axes stratégiques qui doivent être mis en œuvre sont en fait les points contenus dans le paragraphe : « la conception de la ville passe par : la densification des centres urbains..., le développement de la mixité fonctionnelle..., le partage de l'espace public... » car ce sont eux qui donnent des orientations en terme d'urbanisme. La limitation du nombre de voiture passe par la réduction du besoin de déplacement et le changement complet de notre vision de la ville. Il faut absolument limiter l'étalement urbain, arrêter de construire des zones commerciales gigantesques en dehors de ville, arrêter de valoriser le pavillon en périphérie comme l'accomplissement d'une vie car ce modèle ne pourra pas être réalisable pour tout le monde ! Il faut donc densifier les centres villes et sur les axes de transports existants, reconvertir les friches urbaines, urbaniser les dents creuses, mais en créant un habitat agréable, avec des espaces verts, des commerces, des entreprises en centre ville pour ne pas éloigner les lieux d'activités et les lieux d'habitat... Il faut aussi contraindre l'utilisation de la voiture dans les villes : limiter le stationnement, faire des zones interdites à la circulation, limiter la vitesse... Ce schéma doit donc absolument aborder ces questions et reprendre l'ensemble de ces orientations, car ce sont ces axes qui devront être inscrits dans les SCOT et PLU des communes et qui permettront vraiment de réduire l'usage de la voiture !

○ Nous proposons de reformuler l'intitulé de cette orientation en « Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture ».

○ Dans le sous axe « anticiper l'accompagnement des projets d'infrastructures de transport notamment ferroviaire par une réservation du foncier... », c'est une bonne chose de vouloir réserver le foncier, mais il faut surtout en premier lieu préserver les sites existants abandonnés par l'établissement ferré historique, pour ne pas que les projets existants nuisent aux potentialités de développement du ferroviaire, car c'est malheureusement ce qu'il se passe aujourd'hui.

#### Concernant le développement des transports en commun (orientation 2 p276)

▪ La question de la fiabilité et de la confiance des usagers n'apparaît pas dans le document pourtant ce sont aussi des facteurs permettant aux transports en commun d'être plus attractifs.

▪ Nous ne sommes pas d'accord avec l'axe « analyse du besoin des usagers » p277 car avec la multitude d'études déjà menées, on connaît déjà les besoins des usagers ! Pas la peine de poursuivre continuellement des études, alors que les actions même simples et peu coûteuses ne sont pas réalisées.

- Dans l'orientation développer les transports en commun : il faut aussi mettre en place le rabattement, et insister également vraiment sur l'interconnexion nécessaire de l'ensemble des modes de transports alternatifs.

- La question cruciale des financements n'est pas abordée : pour développer les transports en commun, il faut aussi que l'on organise et clarifie la question des financements.

- Nous sommes tout à fait en accord aussi sur le développement des outils d'information et de sensibilisation des usagers, cela peut de plus se mettre en place très vite sur les territoires.

- Nous proposons d'enlever le paragraphe situés après la phrase « Poursuivre les efforts consacrés aux investissements en faveur des transports en commun pour en développer l'offre et assurer le service le plus efficient ». Nous sommes en accord avec cette phrase mais nous considérons que les propos qui suivent n'ont rien à faire dans un tel schéma, qui doit être prospectif et ambitieux et non essayer de limiter l'ambition en disant que des efforts ont déjà été fait, et que la pertinence de ces transports doit être étudiée au cas par cas.

#### Concernant les modes de déplacement doux (orientation 3 p279)

Nous sommes d'accord avec le contenu de cette orientation, quelques remarques subsistent cependant :

- Nous souhaitons que dans les endroits nécessaires, l'espace accordé à la voiture soit repris pour être donné aux vélos, cette orientation pourrait être intégrer dans le point 2 de l'axe développement d'infrastructures urbaines adaptées (p 280).

- Nous considérons que d'autres services devront être créés et développer pour favoriser l'usage du vélo : des structures proposant à bas prix des services d'entretiens et de réparation des vélos, des services de taxi vélos, le développement de service de location de vélo 24h/24h.

- Afin de permettre l'intermodalité, il est nécessaire également de permettre un accès aux TER ainsi qu'aux bus urbain et donc de réaliser les équipements nécessaires sur les engins.

- Nous demandons aussi que les collectivités s'engagent aussi vraiment pour que les particuliers puissent s'équiper de vélos simples ou électriques, et qu'à l'image de ce qu'il se fait dans d'autres régions, les collectivités puissent participer aux financements des vélos électriques des particuliers qui en font la demande.

- Nous demandons aussi que soit indiqué comme orientation et actions la sensibilisation des usagers petits et grands pour lutter contre l'image de marque de la voiture et la ringardiser, et de redorer l'image des modes doux.

#### Concernant la logistique urbaine (orientation 5 p 283) et le transport de marchandises (orientation 6 p285)

- ❖ d'une façon générale, dans ces parties, une question essentielle n'apparaît pas du tout, c'est la question des opérateurs de transport et la gestion libérale des flux. Il est nécessaire de tirer les conséquences du mode de partition entre RFF et la SNCF pour trouver une solution visant à recréer une capacité opérationnelle de production. Aucune référence n'est faite dans le document à cela alors que le report modal ne peut pas se décréter en belle parole ! Il faut mettre en place des moyens opérationnels pour y arriver, or à l'heure actuelle cette capacité opérationnelle n'existe pas ! La question des opérateurs est donc essentielle à développer dans ce document. Il en est de même lorsque l'on aborde p 286 on « incite à la proposition de projets locaux de développement de plateformes intermodales » : qui détient la compétence ? L'infrastructure ne fait pas tout, elles sont nécessaires mais pas suffisantes à elles seules il faut aussi et surtout régler la question des opérateurs, car une fois qu'on a l'infrastructure, qui la fait fonctionner ? Qu'est ce qu'on en fait ? Cette question n'est pas abordée dans le document, or le report modal tant demandé ne pourra pas être mis en œuvre sans que soit au préalable régler cette question.

- ❖ une question très importante dans le domaine des transports, reliée à la précédente, n'est pas abordée : dans le transport de marchandises il n'existe pas d'autorité (comme il existe les AOT pour les transports voyageurs), ce qui complique les choses car personne ne sait qui fait au final ! Nous

demandons donc à ce que le SRCAE aborde ce point, et que soit donnée cette compétence à la région afin qu'elle puisse inciter, favoriser concrètement l'installation des opérateurs.

❖ nous pensons qu'il est indispensable que soient imposés, comme en Espagne et aux Pays Bas des objectifs de parts modales ferroviaires dans les contrats avec les chargeurs. Cette orientation pourrait être indiquée p286 dans l'axe « réflexion sur des modes de régulation du transport routier ». De même dans cette orientation, nous pouvons rajouter la taxation des camions étrangers qui passent par les routes françaises.

❖ les objectifs chiffrés fixés en p286 paraissent bien faibles (15% marchandises transportées par fer, 3% par fleuve), nous souhaiterions que ces objectifs soient plus ambitieux 30% par le fer, 10% par le fleuve !

❖ l'URVN FNE PACA demande aussi que la réservation des emprises foncières et la préservation des espaces existants, la préservation des sites ferroviaires fermés ou abandonnés en vue de leur réhabilitation éventuelle, constituent une orientation forte afin de ne pas reproduire les erreurs du passé, cet axe devra donc apparaître dans les axes stratégiques (p286) et non dans les pistes d'actions.

❖ nous demandons aussi à ce que concernant l'enjeu « diminution des consommations d'énergie et des émissions de polluants » (p285) ce ne soit pas le renouvellement de la flotte de camions qui soit mis en avant en premier pour le régler. Ce qui permettra de réduire efficacement c'est diminuer vraiment le nombre de camions, après seulement il sera intéressant de rendre moins polluants ceux qui resteront !

❖ Selon nous la phrase « Adapter les infrastructures existantes au développement du report modal » (p286) ne veut pas dire grand-chose... Adapter comment ? Il nous semblerait plus logique de dire « Mettre les infrastructures ferroviaires au gabarit permettant d'absorber tous les types de trafics.

❖ Les axes stratégiques concernant l'optimisation de la logistique urbaine sont trop peu précis selon nous : « Favoriser le développement des circuits courts » « Accompagner le développement du transport combiné »... Oui mais comment avec quelles actions ? C'est bien ce à quoi devrait répondre le SRCAE ! Et la question des opérateurs revient donc aussi à chaque fois !

❖ D'une façon générale, dans l'orientation sur la logistique de quoi parle-t-on ? Est-ce qu'il s'agit de la logistique du dernier kilomètre et qu'on ne se préoccupe pas du mode d'acheminement en amont ? Où est ce que l'on veut se donner les moyens de s'en préoccuper et de créer les conditions pour un acheminement ferroviaire à chaque fois que cela est possible ? Pour nous évidemment c'est la deuxième option qu'il faut choisir, et la encore là question de l'opérateur est essentielle !

❖ L'orientation « Favoriser l'utilisation des infrastructures existantes » p284 devrait être développée pour aussi inciter à se servir à la fois du réseau ferré existant mais à la fois des transports en commun qui pourraient avoir la nuit par exemple une fonction d'acheminement des marchandises en centre ville (les tramways). Il faut que les villes équipées de tramways réfléchissent à cette question et créent les conditions pour le mettre en œuvre.