



ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT ALTERNATIF
M.N.E. : 23 rue Gosselet - 59 000 Lille - 20 52 12 02

Direction des Transports

18 SEP. 2006

Reçu le

le 15 septembre 2006

Conseil Régional Nord Pas de Calais
Jeannine Marquaille
Vice présidente *Transports/ Infrastructures*
59555 Lille cedex

objet : consultation **Schéma Régional Transports**

Madame la Vice présidente,

Le problème des transports est intimement lié à celui de l'énergie et les enjeux pour notre Planète sont de tout premier ordre. C'est donc un thème dominant de nos préoccupations et nous avons suivi avec grande attention l'ensemble des étapes de l'élaboration du Schéma Régional.

Le document qui a été soumis à consultation est particulièrement riche et ambitieux : il répond à la plupart de nos attentes et nous ne manquerons pas d'en suivre maintenant l'application.

Nous vous remettons ci-joint l'essentiel de nos remarques et vous remercions vivement par avance de la suite que vous donnerez à nos propositions.

Veuillez agréer, Madame la Vice présidente, l'expression de nos sincères salutations.

Anita Villers,
présidente.

EX-069676
Direction des Transports

18 SEP. 2006

Reçu le

**AVIS ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE PROJET DU
CONSEIL REGIONAL SOUMIS A CONSULTATION**

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS DE LA REGION
NORD-PAS DE CALAIS

Environnement Développement Alternatif
23 rue Gosselet - 59000 Lille



15 septembre 2006

Table des matières

Introduction.....	3
I Les principes de base et hypothèses de travail : « La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation ».....	4
1 Le contexte général.....	4
2 Les grands défis pour les transports dans le Nord/Pas de Calais	4
1 La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal	4
2 La gestion des déplacements dans une région urbaine	4
3 Le SRT.....	5
II Les propositions concrètes.....	5
1 Un rôle fédérateur du SRT	5
2 Les deux objectifs majeurs du SRT.....	5
3 La traduction stratégique par mode de transport.....	5
1 Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale	5
2 Une grande région maritime.....	7
3 L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde.....	7
4 La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier	8
5 Les véloroutes et voies vertes.....	8
6 La région au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest.....	8
7 Plate-forme logistique en Europe	9
8 Une région d'excellence dans le domaine des transports	9
III Remarques globales et propositions	9
1 Les besoins énergétiques et la source d'approvisionnement	9
2 Impact sur la qualité de l'air.....	10
3 Impact économique.....	10
1 Etude d'impact.....	10
2 Action de régulation sur le foncier	10
En résumé	10

Introduction

La présentation du Schéma régional des Transports (SRT) en juin 2006 et les choix stratégiques proposés dans le document intègrent résolument les principes de développement durable et plus particulièrement les exigences du protocole de Kyoto.

Nous voudrions insister sur la cohérence à respecter aussi avec le nouveau Plan de Déplacements Urbains de la Métropole lilloise en cours de préparation et avec les orientations du Programme Interministériel de Recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports (PREDIT) dont nous venons de débattre récemment à Lille.

Nous ne pouvons commenter en détail toutes les propositions du SRT mais puisque notre avis a été sollicité, voici les idées et propositions qui ont particulièrement retenu notre attention et les recommandations, suggestions que nous faisons concernant leur finalisation et leur future mise en œuvre.

Nous avons repris la trame du projet en distinguant les principes et hypothèses de travail « *La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation* », les objectifs du projet et les propositions concrètes.

Nous exprimons des remarques et recommandations globales en cohérence avec nos attentes, à savoir un aménagement permettant de pouvoir être en mesure de respecter les futures étapes du protocole de Kyoto plus exigeantes encore pour éviter l'aggravation des risques liés au réchauffement climatique. Sans un changement radical des comportements de chacun, des pronostics catastrophiques sont unanimement prévisibles maintenant pour l'horizon 2050.

Le Schéma Régional de Transport est l'outil qui permet un aménagement du territoire et des offres de transport qui répondent aux exigences européennes tout en étant une région agréable à vivre pour ses habitants. Le dynamisme économique ne se mesure pas au nombre d'autoroutes qui sillonnent un territoire mais plutôt par les réponses apportées pour satisfaire à l'ensemble des besoins de transport. La concertation avec les habitants mais aussi tous les acteurs du territoire est indissociable du succès des aménagements futurs.

Nous avons tenu à participer activement à l'élaboration des choix stratégiques concernant l'aménagement et l'avenir de la Région Nord Pas de Calais en abordant ce document comme acteur soucieux de leur mise en œuvre à court terme en vue de contribuer à réduire les menaces qui pèsent sur les générations futures.

*Anita Villers,
présidente.*

I Les principes de base et hypothèses de travail : « La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation »

1 Le contexte général

Le fait que « *la nécessité d'une lutte contre les pollutions et le changement climatique* », « *les nouvelles pratiques individuelles et collectives* » où les citoyens veulent participer aux décisions les concernant dans une société marquée notamment « *par le vieillissement de la population, la permanence des inégalités et l'exclusion* » et les contraintes énergétiques soient pris en compte au même titre que les contraintes économiques, politiques et autres contraintes sociétales dans la définition du SRT atteste d'une volonté claire de la Région en faveur d'une participation active citoyenne.

2 Les grands défis pour les transports dans le Nord/Pas de Calais

1 La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal

Le SRT s'appuie sur l'hypothèse d'une forte croissance des trafics de marchandises et humaines et reconnaît dans ce cas la nécessité de « *la maîtrise des flux et le rééquilibrage modal* » en appuyant les modes alternatifs au transport routier aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Une réponse possible est très bien résumée p. 7 :

« la volonté de rééquilibrage modal, l'appui significatif aux modes alternatifs de transport routier(...), le souci de maîtriser en amont et de réguler les flux par la localisation optimisée des activités ou, par de futures innovations tarifaires, constituent une problématique récurrente pour l'optimisation du système régional des transports. Mais force est de constater que cette volonté politique bute le plus souvent sur les réalités économiques dans un système globalisé »

Les dangers de ne pas mener de politique adaptée sont connus et ont été en partie évoqués : : réchauffement climatique, pollution et conséquences sur la santé humaine, les enjeux énergétiques et l'accroissement des inégalités. Les coûts externes engendrés qui seront payés irrémédiablement par les contribuables font également partie de cette « *réalité économique* ». D'autre part, la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique sont eux aussi « globaux ».

OUI à

- une véritable politique de rééquilibrage pour que la mobilité ne soit pas subie mais CHOISIE : le transport routier ne doit pas profiter à une minorité
- la localisation optimisée des activités, en particulier l'essor des services de proximité
- une large information auprès des consommateurs pour qu'ils prennent **conscience de ce qu'implique la consommation des produits transportés sur de longues distances ou la multiplication des petites livraisons**

2 La gestion des déplacements dans une région urbaine

Nous retenons la reconnaissance d'un droit à la mobilité « *devenu une des bases de la lutte contre les exclusions* » (p8)

3 Le SRT

Nous retenons que le projet se veut bâti sur « *des principes répondant à la logique du développement durable* », et nous n'aurons de cesse de la rappeler.

Nous approuvons les hypothèses de travail suivantes car elles sont conformes aux valeurs et principes que nous souhaitons défendre :

- « *Les transports sont avant tout un outil au service de l'aménagement du territoire* »
- Penser en terme de chaîne de déplacement complète pour les voyageurs et les marchandises (p11) et la chaîne de transport doit être compétitive p. r. à la route
- Le droit à la mobilité comme nouvelle étape
- « *Privilégier les modes alternatifs au routier sans oublier néanmoins ce dernier* » mais nous laissons aux spécialistes apprécier si celui-ci est « *un maillon essentiel aujourd'hui pour l'irrigation fine des territoires* »

II Les propositions concrètes

1 Un rôle fédérateur du SRT

Même si les compétences en matière d'organisation de transport et d'infrastructures sont dissociées, **l'enjeu réside dans la coordination et le travail commun pour que les chaînes de déplacement deviennent réalité**

2 Les deux objectifs majeurs du SRT

Les deux objectifs affichés sont :

- Un système de transport au service de la mobilité régionale
- Une plate forme d'échange, valeur ajoutée pour le développement régional

Ce que nous retenons :

- « *La mise en place un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'associer les projets locaux de transports collectifs, permettant également de plus grandes vitesses de déplacements afin de profondément modifier la carte de l'espace temps régional* »
- La valorisation de la façade maritime, de nouvelles infrastructures fluviales et une organisation optimale des équipements pour une logistique compétitive au niveau international. Maximiser le rôle des interfaces entre modes et concevoir le déplacement de bout en bout.
- La volonté d'investir dans l'innovation

3 La traduction stratégique par mode de transport

1 Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale

Pour le transport passager, nous soutenons l'idée de faire le TER épine dorsale de la région et **nous retenons :**

1. l'objectif du **doublement de la fréquentation du TER** (de 100 000 à 200 000 voyages/j entre 2006 et 2020)

2. l'objectif d'unir la région par le rail
 - Améliorer l'accès à la métropole
 - Désenclaver le Sud Est (Sambre-Avesnois)
 - Renforcer les liaisons transversales
 - Etre en connexion avec le réseau transeuropéen à grande vitesse et avec le réseau national et international (cas de Lens avec le Louvre)
 - Maîtriser les flux routiers et **mettre en place un réseau cadencé type RER entre Lille et l'arc sud**
 - Désengorger le réseau autour de l'aire urbaine centrale et en écarter les poids lourds
3. les actions sur les infrastructures
Une attention particulière est à apporter au problème de capacité de la Gare Lille Flandres proche de l'engorgement
4. le renouvellement du matériel roulant
5. le développement de l'inter modalité et le rôle du SMIRT :
 - Coordination des services
 - Information multimodale
 - Tarification et billettique
6. l'amélioration de l'accessibilité des TER

Ce que nous souhaitons vivement

1. davantage de TER en semaine pour accroître le nombre de navetteurs journaliers qui sont déjà les principaux utilisateurs de transports en commun (ce qui est prévu par le projet)
2. mais penser également à l'offre **en soirée et week-end** pour éviter les embouteillages sur l'A25 et l'A1 (retour de la mer) avec une tarification spécifique attractive
3. une **action politique sur le foncier** pour que l'augmentation de la mobilité ne soit pas seulement subie : la création de nouveaux transports collectifs risque de susciter la spéculation immobilière et foncière sur les futurs territoires desservis,
4. penser aux **navetteurs transfrontaliers** (p 10 : les flux transfrontaliers augmentent entre Belgique et France mais la part des TC reste faible)
5. la création de **nouvelles lignes** devra se faire dans le respect de l'environnement et des ressources naturelles **et en fonction des besoins des usagers et en concertation avec eux**
6. Si les **gares sont appelées à devenir des pôles d'échanges d'accès et de fonctionnement aisés** il faut mobiliser à court terme les collectivités territoriales (communes, département) et les Autorités Organisatrices de Transport, AOT, (pour l'aménagement des gares et leur accessibilité). En particulier, pour les TERGV partant de Lille Europe, il est impératif d'adapter la gare à un afflux de vélos : parkings à vélos, accès aux halls et aux quais par des rampes parallèles aux escaliers par exemple.

7. **Le parc matériel, neuf et rénové**, devra être accessible aux personnes à mobilité réduite et faciliter l'accueil des vélos. Pourquoi ne pas prévoir un espace dédié au transport logistique pour les marchandises (petits colis par exemple) ?
8. les futurs besoins en mobilité pour 2020 (directions et intensité des flux) sont à intégrer dès à présent aux modes proposés
9. L'aspect **tarification unique** est important et doit être étudié en même temps que les aspects techniques : de même pour respecter le droit à la mobilité, les aides pour l'accès à tous aux transports en commun sont à maintenir ou à créer pour certaines catégories de personnes.
10. Une **information** performante accessible et actualisée du fonctionnement multi modal normal est à prévoir mais aussi en cas d'accident, de panne, lors de tout dysfonctionnement pour que les usagers ne soient pas paralysés : « la chaîne de déplacement » ne doit pas être rompue. D'autre part, en 2020, il y aura certainement de nombreux utilisateurs seniors
11. De manière générale, **l'information vers le grand public** concernant les offres de service en transports en commun doit être permanente : bon nombre de personnes ignorent qu'on peut mettre gratuitement son vélo dans le TER, ignorent l'existence et les avantages de la carte Grand TER. Presse, média, internet, sont autant de vecteurs à utiliser régulièrement mais aussi des campagnes en partenariat avec l'ADEME notamment pour valoriser les plans de déplacements entreprises (PDE).

2 Une grande région maritime

Ce que nous retenons de très positif : l'objectif d'exploiter, valoriser la façade maritime, soutenir les autoroutes de la mer et le cabotage, relier le transport maritime avec le fret du canal Seine-Escaut

- Il faudra assurer la bonne connexion des ports, Dunkerque, Calais et Boulogne, avec le rail et le transport fluvial car l'A16 est déjà saturée en poids lourds (fret de transit) le long du littoral : il est donc indispensable de réaliser leur mise en réseau et améliorer leur desserte ferroviaire et fluviale comme cela est prévu (p.24).
- Il faudra veiller à limiter le nombre de transbordements des marchandises (rupture de charge) pour que ce mode de transport reste compétitif face au transport routier.
- Créer la complémentarité des 3 grands ports maritimes et non une situation de compétition constitue certainement le meilleur atout de développement pour chacun d'entre eux.

3 L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde

- Valorisation du réseau à grande vitesse nord européen
- Développement maîtrisé de l'aéroport régional de Lille-Lesquin

Un essor de l'aéroport de Lesquin passe par **l'amélioration de son accès** depuis la métropole lilloise mais aussi les autres métropoles régionales (p 28) : une desserte plus aisée et plus régulière depuis les gares de Lille que la navette actuelle qui est souvent piégée par les embouteillages de l'A1. En renfort de la navette actuelle, pourquoi ne pas organiser des navettes plus régulières depuis la station de métro « 4 Cantons », et à terme la desservir par le futur réseau cadencé de l'arc sud ou prolonger la ligne 1 du métro ?

- Accessibilité aux aéroports voisins

Nous retenons qu'il est prévu d'améliorer l'accès aux aéroports depuis les autres grandes villes régionales ; il faudra notamment synchroniser les TER et les TGV en direction des aéroports parisiens et belges.

4 La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier

Le réseau routier est saturé, il faut un rééquilibrage modal. C'est un argument récurrent de notre association : le transport routier semble économiquement compétitif mais il faut considérer le coût réel intégrant les coûts externes.

Nous soutenons ce constat : « *Les perspectives d'engorgement progressif du réseau ne seront pas résolues par la démultiplication de la voirie. Cela implique, à minima, le développement de l'intermodalité et la massification par voie d'eau et ferrée[...] Cela suppose que les conditions économiques du transport soient remises à plat pour tous les modes et que chacun en paie le juste prix* »

5 Les véloroutes et voies vertes

Il est primordial de privilégier le vélo et la marche à pied pour « *les déplacements de courte distance ou pour les rabattements vers les gares, pôles d'échanges, arrêts de bus et autocars* ».

Pour les déplacements plus longs, il faut encourager le vélo. **Nous approuvons tout à fait la démarche** de « *créer un réseau pour les loisirs et les déplacements quotidiens pour [les modes de transport doux] qui maillera le territoire à travers les espaces ruraux jusqu'au cœur des agglomérations* » et les quatre objectifs visés.

Néanmoins, comme c'est très bien souligné « *les éléments rentrant en ligne de compte dans ce système vélo sont aussi à renforcer en milieu urbain* » et voici quelles précautions supplémentaires :

1. rendre les véloroutes accessibles de manière sécurisée depuis les aires urbaines
2. adapter les gares à l'accès des vélos et leur transport ferroviaire (parking et garages à vélos, rampes d'accès aux quais). Concernant leur transport dans les nouveaux TER : un espace est dédié aux vélos qui sont transportés verticalement mais ce n'est pas à la portée de la force physique de tous : le système doit assurer la stabilité du transport mais aussi un usage aisé
3. aménager des garages à vélos dans les zones d'activités professionnelles,
4. pourquoi pas des stations de réparation et de vente de petit matériel le long des véloroutes et dans les gares ?

6 La région au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest

Nous retenons les intérêts de la valorisation du canal Seine Nord Europe : création d'emplois locaux pérennes, opportunité de transport de matières dangereuses alternatif à la route.

La voie d'eau permet d'éviter bon nombre de camions et pour rendre ce mode de transport attractif et incontournable il faut privilégier son interconnexion avec les autres modes de transport surtout ferré et maritime pour ne pas générer un flux important de poids lourds au débouché du canal (ne pas oublier la croissance du trafic poids lourds sur l'A16 le long du littoral).

Nous sommes attentifs aux trois propositions :

- **Seine Escaut** : une opportunité pour les flux transfrontaliers.

- **Branche Seine nord/littoral** : il faut veiller à ne pas seulement desservir uniquement Dunkerque mais également Calais (canal de Calais ?) et Boulogne pour que ces ports puissent également profiter de l'activité liée au canal (cf §2. Une grande région maritime)
- **Le développement des ports intérieurs et zones logistiques bord à voie d'eau** : développer les ports intérieurs et plateformes multimodales, « offrir un service intensif de navettes fluviales »

7 Plate-forme logistique en Europe

Il s'agit de profiter de la situation géographique de la région : valoriser la façade portuaire maritime, le réseau de transport et les activités économiques où la logistique est primordiale c'est autant d'atouts pour constituer une plate-forme logistique insérée dans le transport européen.

Nous portons un intérêt particulier aux propositions qui visent à **renforcer les alternatives au mode routier**, en développant et soutenant de nouvelles lignes régulières de transport de marchandises, avec les actions envisagées suivantes :

- Soutenir le cabotage, les autoroutes de la mer et le transport combiné par trains et navettes fluviales,
- Soutenir les autoroutes ferroviaires (il faut également des actions de l'Etat et de l'Europe)
- Connecter les ports maritimes avec réseau fluvial et ferré
- Profiter du réseau fluvial
- Développer un fret ferroviaire de proximité ? S'il y a des opportunités à tirer du futur réseau TERGV, attention au risque d'engorgement des gares !
- Valoriser le trafic ferroviaire transmanche
- Développer des plateformes multimodales
- Mobiliser les opérateurs

8 Une région d'excellence dans le domaine des transports

Une attention particulière est à apporter à la boucle d'essais ferroviaire du TERGV en Sud Valenciennois et Avesnois et à son acceptation par les riverains : il serait dommage de négliger la concertation sur un tel projet.

III Remarques globales et propositions

1 Les besoins énergétiques et la source d'approvisionnement

Les besoins nécessaires en énergie électrique devront être évalués et **l'alimentation du réseau TER et ferré, des infrastructures inhérentes ne doit pas servir de justification au surdimensionnement de Gravelines ou à un futur EPR.**

Il est fortement souhaitable de quantifier l'énergie nécessaire, de proposer des solutions économes et de penser à des sources autres que l'énergie nucléaire qui n'est pas conforme au souci de développement durable. L'alimentation devra être assurée pour éviter la panne généralisée du réseau ferré qui s'est passé en Suisse en 2005 : le 22 juin 2005, tout le réseau ferroviaire suisse fut paralysé pendant plusieurs heures, de 18 heures au lendemain à 5 heures. 100.000 personnes ont été bloquées dans les trains.

Les pays voisins utilisent du matériel roulant fonctionnant en récupération : lorsque le train est lancé, il devient générateur d'électricité et le restitue au réseau. L'Allemagne revendique ainsi une **récupération de 20% d'énergie**. La France est en retard sur ce point.

2 Impact sur la qualité de l'air

Au fur et à mesure de la mise en place du réseau, il serait souhaitable de suivre la qualité de l'air au niveau régional pour évaluer l'impact du schéma.

3 Impact économique

1 Etude d'impact

Nous suggérons de faire également une étude socio économique sur les ménages pour voir l'impact du mode de transport (utilisation des TC et de modes de transport doux) sur leur budget.

2 Action de régulation sur le foncier

Comme nous l'avons déjà précisé, il faut accompagner la politique des transports d'une surveillance et d'une action de régulation sur le foncier, pour que les entreprises n'aillent pas s'installer hors des zones desservies, que les hôpitaux, écoles, infrastructures sportives, commerces et services de proximité soient accessibles par transports en commun pour les catégories les plus défavorisées.

En résumé

Face à l'augmentation prévisible des trafics de voyageurs et de marchandises, il s'agit de **contenir et réguler ces flux en amont** et de connaître les **besoins énergétiques du futur réseau** pour aménager le territoire en conséquence.

Pour les déplacements des personnes, les priorités sont :

- la valorisation des modes de transport doux (vélo, marche à pied) grâce à des chaînes de déplacements fluides où les vélos ont toute leur place
- l'accès à tous aux réseaux de transports en commun accessible à tous (confort – coûts adaptés aux moyens de tous)

Pour le trafic marchandises :

- la décision d'entreprendre de gros travaux à court terme pour offrir des alternatives à la route compétitives : réseau fluvial, ferroviaire et maritime tout en étant complémentaires sur de courtes distances.

La maîtrise des flux de transports, personnes comme marchandises, suppose **une action d'information et de sensibilisation auprès des citoyens** concernant les coûts externes, le bilan carbone et les conséquences de leurs pratiques de consommation telles acheter au moindre prix et surtout consommer des produits hors saison, d'origine mondiale.

Enfin, il serait souhaitable de suivre **la qualité de l'air** au fur et à mesure des réalisations et d'évaluer **l'impact économique sur le revenu des ménages** de l'utilisation de chaînes de déplacement alternatives à la route.

*Emmanuelle Voluter,
membre du Conseil d'Administration*