



fédération régionale

23, rue Gosselet
59000 LILLE

☎ : 03 20 88 49 33

☎ : 03 20 97 73 81

Site : www.nord-nature.org

email : webmaster@nord-nature.org

Vallouise, le 10 août 2006

Monsieur Daniel Percheron
Président du Conseil Régional
Madame Janine Marquaille
Vice-Présidente Transports et Infrastructures
du Conseil Régional
Hôtel de Région
Centre Rihour
59555 Lille Cedex

Objet : Schéma Régional des Transports

Monsieur le Président, Madame la Vice-Présidente,

Vous m'avez adressé le projet de Schéma Régional des Transports élaboré par le Conseil Régional et je vous en remercie.

Ce document est intéressant et substantiel. Je vous prie de trouver ci-joint les observations de la fédération Nord Nature concernant ce schéma.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Vice-Présidente, l'expression de ma haute considération,

E06-063201
Direction des Transports

23 AOUT 2006

Reçu le

la présidente
Jacqueline Istas
membre du CRADT

J. Istas



fédération régionale

23, rue Gosselet
59000 LILLE

☎ : 03 20 88 49 33

☎ : 03 20 97 73 81

Site : www.nord-nature.org

email : webmaster@nord-nature.org

OBSERVATIONS DE NORD NATURE

SUR LE PROJET DE SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS

Le schéma régional des transports comporte divers éléments parmi lesquels nous distinguerons les constats, la prospective, les objectifs, les projets.

LES CONSTATS

Le document comporte des analyses concernant des phénomènes généraux et des évolutions ayant des répercussions sur les transports.

Il fait notamment apparaître :

- sur un plan général (p.29)
 - le découplage entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie
 - la possibilité d'intégration des coûts externes dans l'évaluation économique des différents modes de transports
 - l'incapacité de la démultiplication de la voirie à désengorger le réseau routier
- et dans le Nord-Pas-de-Calais, l'incitation à l'usage des autoroutes que constitue la gratuité de la plus grande partie du réseau régional au détriment d'autres modes moins polluants dont les infrastructures font l'objet d'une tarification (p.32).

Nord Nature note avec satisfaction la prise en compte de ces constats.

En ce qui concerne les évolutions socio-économiques récentes, le document met en évidence (p.4 à 9):

- la dimension planétaire des échanges économiques, la croissance des échanges internationaux entre l'Europe et l'Asie et une mise en concurrence des territoires
- l'émergence d'une société des échanges « qui se traduit par une augmentation des trafics matériels et un accroissement de la mobilité des personnes »
- la part prépondérante du transport routier au niveau régional dans les échanges intracommunautaires



- l'élargissement des aires urbaines , l'osmose progressive entre l'agglomération lilloise et l'ex bassin minier
- la concentration des dynamiques de développement sur les grandes agglomérations et la concentration progressive des emplois tertiaires dans les centres urbains
- un décalage accru entre lieux de résidence, d'emploi, de loisirs et de consommation, une demande accrue de loisirs et de tourisme, des voyages plus fréquents et plus lointains ; l'augmentation forte de la mobilité des habitants qui résulte de ces différents facteurs; celle des déplacements occasionnels et la difficulté de les satisfaire par des politiques de transport public
- les conséquences : la saturation des abords des agglomérations, l'accroissement de la pollution atmosphérique, la raréfaction des ressources pétrolières, la consommation d'espace par les infrastructures

Nord Nature approuve la justesse de ces analyses dans la mesure où elles concernent les évolutions ayant eu lieu au cours des dernières décennies et la situation actuelle, mais elle n'en déduit pas qu'il s'agisse d'évolutions inéluctables pour l'avenir.

LA PROSPECTIVE

En ce qui concerne l'avenir, les auteurs du document extrapolent les tendances étant apparues ces dernières décennies en en projetant la poursuite dans les années futures. Or cette extrapolation n'est qu'une hypothèse, elle n'a pas à être présentée comme une certitude.

Le document fait référence aux engagements du protocole de Kyoto de ne pas dépasser en moyenne de 2008 à 2012 le niveau d'émission des gaz à effet de serre que la France avait atteint en 1990, souligne avec justesse la nécessité de limiter drastiquement les émissions de CO2 des véhicules et chiffre à 22% la réduction de la consommation énergétique liée aux transports qui serait nécessaire pour atteindre ces résultats (p.7).

Sans doute faudrait-il réduire encore plus les émissions de gaz à effet de serre que ne l'exige le protocole de Kyoto pour éviter des dérèglements climatiques catastrophiques.

Or que lit-on par ailleurs dans ce projet de schéma ?

P. 6 « une forte croissance des trafics de marchandises et de voyageurs » est envisagée. P.7 « l'augmentation prévisible du trafic » est supposée justifier la difficulté d'atteindre les objectifs de Kyoto en 2020 ! Or ces affirmations prospectives ne sont pas démontrées, ce sont des postulats qui peuvent être infirmés par une politique volontariste de réduction de la mobilité et qui seront probablement infirmés par la raréfaction du pétrole et l'augmentation de son prix , un processus déjà engagé.

Sur le plan économique, le schéma met p.9 l'accent sur la valorisation des flux internationaux, qui constituerait une opportunité de développement économique et territorial . Baser l'économie sur une intensification des échanges internationaux n'est-il pas imprudent tant en raison des dérèglements climatiques que de l'augmentation inéluctable du coût des carburants ?

Au niveau de la prospective, certains postulats présentés dans ce document sont donc contestables.

LES OBJECTIFS

Le schéma mentionne la nécessité d'une lutte contre les pollutions et le changement climatique (p.5), un projet auquel Nord Nature souscrit totalement. Mais dans ce même schéma il est proposé de « *mettre en place des politiques de transport qui répondent aux exigences du développement économique et à la demande légitime de mobilité de la population* » (p.7)

Il conviendrait d'abord de définir la notion de développement économique et de s'interroger sur sa compatibilité avec un développement durable, avant de baser les politiques de transports sur ses hypothétiques « exigences ».

« *La valorisation des flux internationaux constitue pour la région une réelle opportunité de développement économique et territorial* » est-il écrit en page 9 du document. Est-ce certain ?

Il y a un effet de mode et quelque chose d'artificiel à croire qu'une marchandise gagne en valeur réelle à être transportée d'un pays à l'autre, voire d'un continent à l'autre, quand la même marchandise, agricole ou industrielle, aurait aussi bien pu être produite dans le pays destinataire que dans le pays d'origine. Le transport sur longues distances n'a en fait d'intérêt que lorsqu'il permet une complémentarité, c'est-à-dire quand il concerne des denrées que le pays de destination ne peut pas produire. Or cette spécificité ne concerne qu'une partie des produits transportés.

Plutôt que de miser sur le développement des transports internationaux, il serait plus prudent d'anticiper la raréfaction du pétrole et sa cherté en encourageant une réorientation des activités économiques vers une agriculture, des commerces et des services de proximité, ce qui créerait aussi des emplois de proximité. Les régions qui auront su à temps, c'est-à-dire d'ici environ 2020, opérer une reconversion vers une part d'autonomie basée sur le rapprochement des lieux de production et de consommation, seront les plus aptes à faire face aux conditions de l'avenir.

Quant à la demande de mobilité de la population, elle peut être réduite en partie en ce qui concerne la mobilité contrainte (comme les déplacements domicile - travail) par des modifications de l'aménagement du territoire et la réorientation des activités économiques et elle sera de toutes façons réduite tôt ou tard en ce qui concerne la mobilité choisie (notamment celle de tourisme et de loisirs) pour les déplacements en automobile et en avion en raison de l'augmentation du prix du carburant.

Par contre Nord Nature approuve complètement :

- l'objectif de rééquilibrage modal dans le cadre d'un développement durable (p.7 et 29)
- la prise en compte des coûts externes dans l'évaluation économique des différents modes de transports (p.29 et 30)
- une approche globale de l'organisation des transports, la conception du TER en tant qu'« *épine dorsale du transport de voyageurs à partir de laquelle les autres modes viennent s'articuler* » (P.11) et l'organisation de l'intermodalité pour les voyageurs (p.20 et 21)

LES PROJETS CONCRETS

Les projets présentés sont basés sur la priorité au développement du service public de transports collectifs (p.8) et sur le développement des modes alternatifs au routier, des orientations préconisées par Nord Nature depuis de nombreuses années pour diminuer la consommation de carburant et réduire les pollutions. Conformément à ces orientations, le document présente un certain nombre de projets concrets.

Projets approuvés par Nord Nature :

Le transport ferroviaire (p.15 à 19)

Nord Nature approuve :

- Le développement d'un transport ferroviaire de grande qualité avec un réseau territorialement maillé
- l'intérêt porté au TER
- l'augmentation de la fréquence et la réduction des temps de parcours
- la mise en place d'un réseau cadencé de type RER entre Lille et son aire urbaine afin de maîtriser les flux automobiles en provenance et à destination de la métropole
- l'extension du TER-GV entre Lille et Arras , la réalisation d'une ligne à grande vitesse TER-GV Lille-Maubeuge
- le renforcement des liaisons transversales entre le Montreuillois, l'Arrageois, le Douaisis, le Cambrésis, la Sambre et l'Avesnois
- la création d'une ligne nouvelle entre Arras et Cambrai afin d'assurer la desserte ferroviaire de la future plate-forme de Marquion
- la modernisation de la ligne Etaples – Saint Pol – Béthune, électrification de la ligne Boulogne - Amiens, requalification et électrification de la ligne Calais - Dunkerque
- le renouvellement du matériel roulant d'ici 2015
- une meilleure accessibilité du réseau TER aux personnes à mobilité réduite

En outre, Nord Nature propose la réouverture de la ligne Bruay la Buisnière – Bully-les Mines.

Les véloroutes et les voies vertes

La Schéma prévoit : la mise en place d'un réseau régional de véloroutes et de voies vertes consacrées aux modes doux de déplacement pour les loisirs et les trajets quotidiens devant mailler le territoire à travers les espaces ruraux jusqu'au cœur des agglomérations , conforter l'usage de la bicyclette pour les déplacements domicile-travail et domicile-école et répondre à des critères de sécurité et de continuité.(p.33 à 35)

Nord Nature approuve ces projets, qu'il s'agisse d'itinéraires locaux ou des six grands axes de véloroutes prévus : Dunkerque-Calais-Boulogne sur Mer ; Lille-Arras ; Maubeuge – Fourmies ; Maubeuge - Calais ; Le Touquet – Arras – Cambrai – Avesnes-sur-Helpe ; Dunkerque – Lille - Valenciennes

Le transport fluvial

Nord Nature approuve :

- Le projet de favoriser l'utilisation du futur canal Seine Nord Europe en vue d'un transfert modal de la route vers le fluvial (p .36)
- La réalisation de Seine Escaut permettant l'amélioration des connexions avec la Belgique (p.37)
- La poursuite du recalibrage et du rehaussement des ponts sur la branche Seine-Nord Littoral (p.37)
- La priorité donnée aux plates-formes multimodales par rapport aux plates-formes strictement autoroutières , le développement des plates-formes multimodales de Dourges et de Marquion (p.25 et 38)

Projets approuvés avec réserves

Le transport maritime

Le schéma mise sur la croissance du transport maritime, notamment sur celle du cabotage, et sur le développement des ports de Dunkerque, Calais et Boulogne (p.23). Le cabotage en lui-même représente effectivement une alternative au transport routier plus respectueuse de l'environnement.

Il convient toutefois de nuancer ces projets. « *La façade portuaire régionale dispose de nombreux atouts comme... des disponibilités foncières importantes* » est-il écrit p. 23. En fait, le littoral du Nord – Pas-de-Calais est déjà excessivement urbanisé, une grande partie de ses milieux naturels ont été détruits, il convient de ne plus étendre les installations portuaires afin de préserver les espaces de nature qui ont subsisté. Rappelons que le rapport du 3 juillet 2006 de l'Agence Européenne de l'Environnement alertait sur l'excès d'urbanisation des côtes européennes et ses dangers. Rappelons aussi que les ressources en eau potable de l'agglomération Dunkerquoise sont déjà insuffisantes et qu'il serait déraisonnable d'en accroître la consommation. Enfin un trafic maritime intense transite par le détroit du Pas-de-Calais et l'augmentation de ce trafic accroîtrait les risques d'accidents.

Le transport routier

Nord Nature note avec satisfaction que le très nocif projet d'autoroute A 24 ne figure pas dans le schéma régional des transports prévu par le Conseil Régional et que sont proposées, par contre, une régulation des flux routiers, une meilleure gestion des infrastructures routières existantes (p.30) et des possibilités de droits d'usage tels que le péage, « *élément de vérité des prix des transports* » qui « *fait appel à l'usager plutôt qu'au contribuable* » (p.32).

Toutefois, les indications du schéma concernant les transports routiers sont imprécises et en raison du contexte général d'acceptation de la croissance de la mobilité, de l'allusion à la difficulté d'atteindre les objectifs de Kyoto en 2020, cette imprécision laisse craindre qu'il ne soit pas envisagé d'engager une décroissance du trafic routier.

Projets désapprouvés

Le transport aérien

Le schéma préconise p. 27 le développement de l'aéroport de Lille Lesquin, notamment par l'augmentation des vols charter. Il est prévu de faire passer les capacités de l'aérogare de 800000 à 2 millions de passagers par an.

Nous ne pouvons approuver ce projet en raison de la consommation d'énergie, des nuisances et des pollutions du transport aérien qui contribue aussi aux émissions de gaz à effet de serre. Il serait imprudent de miser sur la poursuite de l'augmentation du trafic aérien, car celui-ci sera aussi affecté par l'augmentation du coût du carburant.

Conclusion

Le projet de schéma régional des transports comporte beaucoup d'éléments positifs compatibles avec un développement durable, notamment en ce qui concerne le développement des transports ferroviaires et fluviaux ainsi que l'aménagement de véloroutes

6
et de voies vertes. Nord Nature note avec satisfaction un certain nombre de projets précis destinés à concrétiser ces orientations.

Toutefois, il est regrettable que ce schéma propose une gestion de la croissance de la mobilité plutôt qu'une réduction de celle-ci. L'augmentation des déplacements de personnes et de marchandises n'est pas inéluctable.

La lutte contre les dérèglements climatiques, la nécessité d'anticiper l'ère du pétrole cher impliquent une politique plus volontariste pour une diminution du trafic routier et aérien à la hauteur des enjeux. Celle-ci passe non seulement par le transfert d'une partie du trafic routier sur le rail et la voie d'eau, mais aussi par une réduction générale de la mobilité.

Fait le 8 Août 2006

J. N. /