

Synthèse des contributions de la session 2 de l'atelier

« Transport » du 25/11/2011

Introduction

Introduction de la Région (Valentin Lyant) et de la DREAL (Frédéric Berlioz) :

Etant donné le calendrier serré d'élaboration du SRCAE, une partie des documents et des orientations a été rédigée. La Région tient cependant à rappeler que rien n'est figé, l'ensemble des documents peut être modifié et amendé.

La Région rappelle également que les participants ont la possibilité de contribuer à tous les ateliers, y compris ceux auxquels ils ne sont pas inscrits.

La DREAL rappelle le calendrier : nous sommes actuellement dans une phase active de rédaction, et de travail sur les objectifs et orientations, la première version de projet devant être finalisée pour fin janvier.

Il est donc nécessaire de réagir assez rapidement aux éléments qui seront transmis dans la continuité de cet atelier, c'est-à-dire **avant le 9 décembre**.

Les contributions attendues des participants concernent :

- la validation des objectifs et hypothèses de scénarisation (une fiche récapitulative sera transmise et mise en ligne sur le site extranet)

- le contenu des orientations (libellé, enjeux, description, acteurs concernés, cadre de mise en œuvre opérationnelle). Les orientations sont résumées dans le tableau des orientations.

Afin de pouvoir intégrer ces éléments facilement, il est demandé à chaque contributeur de rappeler les numéros des orientations auxquelles il souhaite apporter des compléments ou des modifications.

RAPPEL : possibilité de contribuer aux orientations de l'ensemble des thématiques

Liste des participants

Entité	Prénom	Nom	Fonction
ASF	Carine	SANTINI	
Atmo PACA	Yann	CHANNAC MONGREDIEN	
CAPAE	Sébastien	COLL	chargé de mission énergie
CGT	Daniel	TOURLAN	
Chambre régionale commerce et industrie	Christophe	GLORIAN	Chargé projets aménagement transport
DREAL	Luc	DASSONVILLE	
FNAUT	Claude	JULLIEN	
GPMM	Michaël	PARRA	Direction des opérations
MPM	Pierre	DEIDON	Direction des transports
Région	Clémentine	DUGAS OLLIVIER	
URVN	Amanda	BOUARD	chargée de mission

Transport de voyageurs

Etat des lieux et enjeux

Remarques générales :

Privilégier les formulations positives : « favoriser le report modal » plutôt que « limiter l'utilisation de la voiture ». En effet il ne s'agit pas de limiter la qualité de vie, les activités, la mobilité, etc.

AtmoPACA : Une baisse de l'utilisation de la voiture est cependant nécessaire car il existe des exemples de cas où la part des transports en commun augmente sans que la qualité de l'air s'améliore car le volume des voitures ne baisse pas : le **report modal** est nécessaire et non la seule augmentation de la part des transports en commun.

Question : Comment la méthode prend-elle en compte les distances domicile-travail entre les centres urbains si le raisonnement s'effectue par zone d'habitation ?

→ L'approche s'appuie sur un zonage en aire urbaine (effectué par l'INSEE) tenant compte des pôles d'emplois. De plus, ces informations sont complétées par les enquêtes ménages déplacements.

Détailler plus les zones d'habitats et leur population : les zones peu denses appartiennent aussi à l'aire urbaine. Il faut ainsi distinguer les zones denses des zones peu denses.

Éléments à intégrer :

Formulation des enjeux : Ne pas mentionner en premier « limiter l'utilisation du véhicule particulier »

Présentation des aires urbaines : différencier centre pôle urbain-banlieue/zone périurbaine

Potentiels d'économie d'énergie dans les transports

1. Report modal

Remarques sur les scénarios et objectifs :

- Afin d'évaluer le potentiel d'augmentation de la part modale, l'augmentation du taux de remplissage des transports en commun déjà existants serait à prendre en compte

→ Les fréquentations des TCU en PACA sont bonnes, ainsi l'effet d'une augmentation du taux de remplissage n'aurait pas un impact conséquent. Pour multiplier par trois la fréquentation (ce qui correspond à l'objectif en voyageurs.km), il faudrait probablement multiplier par trois l'offre.

→ En comparaison avec Paris, la part modale des zones périurbaines n'est pas sensiblement différente. Cependant, un gros écart est constaté dans **les zones denses** (centre urbain et banlieue), l'enjeu est donc particulièrement important. La coordination peut commencer à être amorcée: l'exemple à donner doit être effectué par la métropole urbaine, afin **d'initier la démarche**.

De plus, c'est précisément sur ces zones que **les investissements sont les moins coûteux**.

Afin de caler l'objectif, il faudrait mettre en parallèle l'objectif d'augmentation des voyageurs.km avec les projets en prévision.

Les participants soulignent qu'on peut mettre des objectifs plutôt élevés afin de passer un message positif et mobilisateur.

Conclusion : Compte tenu du retard de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en matière de transports en commun, **atteindre les 2/3 des parts modales des transports en commun de l'Île de France en 2030** semble être un scénario plus crédible.

Orientations et contenus proposés :

- Il faudrait prendre en considération les personnes ayant besoin de la voiture pour rejoindre une gare. Développer la multi-modalité.
- Développer les parkings gratuits près des gares favoriserait l'usage du train. Nécessité de créer des sites propres, des infrastructures pour que les moyens de transport en commun soient utilisés.

- Nécessité de **coordination des autorités** organisatrices des transports (AOT) intra-région et intra-départemental. L'horizon 2030 semble alors être un délai très court.
- Faire le lien avec le SRADT (Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire)

Validation de l'objectif :

Objectif engageant : la part modale passe en 2030 au 2/3 de la part modale des franciliens.

2. Modes doux

Remarques générales:

- Les villes comme Marseille, Nice, n'ont pas été conçues pour les modes doux. Un travail d'urbanisme important est nécessaire pour mettre des espaces dédiés à ces modes de transport.
- Etudier les motifs de déplacement peut être pertinent car il influe beaucoup sur le choix du mode de transport ou du mode doux.
- La Région est en train de développer des dispositifs favorisant l'usage du vélo : stationnement en gare, pôles d'échanges des vélos et aménagements cyclables. Mais plusieurs interlocuteurs/maîtrise d'ouvrage travaillent sur un même équipement, entraînant alors une **discontinuité** de réseaux et de services.

Autres exemples pouvant servir à évaluer les potentiels :

- Port de Marseille: Exemple de Lübeck : la voiture est sortie de la ville. Il faut penser à la multi-modalité car l'usage du vélo soulève la question du transport du vélo en train.
- AtmoPACA : Une étude du CETE Méditerranée (il y a 4-5 ans) sur des villes italiennes qui se sont engagées dans cette démarche : report modal vers le vélo et la marche en centre ville avec intermodalité en périphérie.

Remarques sur les scénarios et objectifs :

L'objectif semble-t-il trop faible ?

- L'âge de la population est aussi à prendre en compte, en PACA, la moyenne d'âge est relativement élevée, ce qui peut influencer sur le choix du mode de transport.
- Contre-exemple : Dans le cas d'Aix, ville étudiante, l'utilisation du vélo ne s'est pas développée depuis l'enquête ménage déplacement de 1997.

Orientations et contenus proposés :

- **Besoin de coordination**

- Le manque de coordination entre les différents acteurs des transports et les différents territoires est souligné par tous les participants.
- Une élaboration d'un schéma régional des transports est actuellement en cours.
- Il peut aussi y avoir des effets d'entraînement (une collectivité « donne l'exemple », et les autres suivent).

- **Détails sur le financement**

- Il y a le problème du financement pour les communes, l'aménagement peut être trop coûteux, etc. Il faut préciser l'origine des financements département, communauté de commune...
- Insister pour que les plans climats territoriaux se saisissent de la problématique des transports. Comment faire le lien entre les limites de compétences des acteurs ?

- **Suivis**

Y-aura-t-il un suivi mis en place pour vérifier que les éléments présentés soient effectivement réalisés ?

→ Le schéma implique la définition d'indicateurs de suivi. De plus, il sera actualisé tous les 5 ans, cela pourrait alors être l'occasion de réaliser un bilan. Les comparaisons entre les objectifs du précédent schéma et l'état des lieux du moment pourraient alors être utilisées pour obliger la réalisation de certains points.

Validation de l'objectif :

Le potentiel identifié peut être considéré comme un objectif

3. Densification

Remarques générales

- Avec l'augmentation du coût du logement en ville, les gens vont habiter plus loin pour des questions financières
 - Il y a une demande pour des logements en périphérie qui ne s'arrêtera pas car tout le monde ne souhaite pas vivre dans un grand centre urbain.
- lien avec les politiques d'urbanisme pour limiter la péri-urbanisation

Remarques sur les scénarios et objectifs :

Il est difficile de proposer un objectif de densification des centres urbains (concentration de la croissance démographique en centre urbain), il est préférable de parler de densification autour des réseaux de transport en commun (à lier avec l'objectif de report modal).

Orientations et contenus proposés :

Ne pas confondre « densification » et « augmentation de la population uniquement dans les centres urbains » : un développement pour l'ensemble des communes est possible mais on peut densifier le noyau des centres villes y compris pour les villages. Une fois densifié, un seuil peut être atteint pour permettre le développement des transports en commun.

Validation de l'objectif :

Supprimer l'hypothèse correspondant à une augmentation de la population uniquement en centre urbain. Regrouper cet objectif avec l'objectif de report modal.

4. Mixité fonctionnelle

Remarques générales :

- Les pôles d'emplois ne sont pas toujours les endroits où les gens souhaitent vivre : la mixité semble difficile (remarque portant notamment sur les zones industrielles).
- Le résidentiel rejoint les zones industrielles du fait de l'étalement urbain, ainsi les zones de travail et d'habitation se rapprochent.

Scénario et objectifs :

Pas de modification sur l'objectif. Potentiel difficile à évaluer de par son impact à très long terme.

Orientations et contenus proposés :

- Il faut arrêter la création de zones d'activité sans logements et sans transports (zones franches, ZI, ZA,...)
 - Développer les services de proximité
- ➔ Rejoint une orientation sur l'urbanisme

5. Intégration des biocarburants

- Ce levier n'a pas pour objectif de réduire les consommations ou les émissions de CO₂ mais d'améliorer la balance commerciale de la France.
- Ce levier est d'ordre national, il est donc situé hors du cadre du SRCAE. Il est cependant à prendre en compte dans l'évolution tendancielle.

6. Intégration des véhicules électriques

Remarques générales :

- Le développement de la voiture électrique ne représente pas nécessairement une économie d'énergie, cela peut aussi augmenter les consommations. De plus ce nouvel usage peut être problématique dans les zones où l'alimentation électrique est déjà fragile (Est PACA).
- Si le gain en énergie est discutable, il y a un gain possible en termes d'émissions de GES (en fonction de la source de production d'électricité : part d'énergies renouvelables dans le mix électrique), et d'émissions de polluants (avec un impact favorable sur la qualité de l'air en ville). Cet aspect qualité de l'air est à prendre en compte notamment pour les flottes véhicule utilitaire en centre ville.

Port de Marseille: Le choix de la voiture est pris car il n'y a pas forcément d'alternative, ainsi il est nécessaire de limiter l'impact nocif des gaz polluants.

Scénario et objectifs :

Pas de volonté d'aller au-delà de l'objectif national.

Priorisation des flottes captives pour le développement des véhicules électriques.

7. Taux de remplissage des véhicules (co-voiturage)

Remarques générales :

Passer de 1,29 à 1,35 personnes par véhicule en moyenne sur l'ensemble des déplacements semble faible. Cet indicateur traduit l'évolution des pratiques de covoiturage, qui s'effectue notamment sur les déplacements domiciles-travail, et qui est relativement limité.

Scénario et objectifs :

Pas de modification

8. Eco-conduite

Remarques générales :

- L'éco-conduite est faite aujourd'hui sans le savoir, du fait de l'informatisation croissante des véhicules (Exemple d'un gestionnaire de bus : Ensemble des bus changés puis formation d'éco-conduite. Le gain de l'éco-conduite a été négligeable car les bus étaient presque entièrement automatisés)

- La baisse de la vitesse peu avoir un impact conséquent sur les émissions quand celle-ci est de plus de 110 km/h. Mais dès que la vitesse est <90 – 100 km/h l'impact de la vitesse sur les émissions est faible.

C'est plutôt de la **gestion de trafic** et non la seule limitation de la vitesse (limitation des accordéons,...) qui peut avoir un impact important.

Scénario et objectifs :

Validation du potentiel mais ajouter à la formulation du potentiel : **Gestion de trafic**

Discussion sur les orientations

O20 : « structurer la forme urbaine (densité, mixité fonctionnelle, espaces publics) autour des réseaux de transport en commun actuels ou en projet, des espaces piétonniers, des pistes cyclables pour faciliter l'usage et le développement des transports en commun performants, favoriser les modes doux et dissuader de l'usage de la voiture. »

- **Retirer** : « autour des réseaux de transport en commun actuels ou en projet, des espaces piétonniers, des pistes cyclables pour faciliter l'usage et le développement des transports en commun performants, favoriser les modes doux » : confusion possible entre les orientations suivantes.

Il ne s'agit pas du développement des modes doux mais **de la nécessaire adaptation des formes urbaines** pour permettre le développement des modes doux.

Remarque DREAL : il faut s'appuyer sur le lien de compatibilité entre le plan de déplacement urbain (PDU) et le SRCAE pour donner de la force à cette orientation.

O21 : « Développer un maillage adapté de transports en commun de qualité (fréquence, intermodalité, interconnexion des réseaux, tarification adaptée), en traitant prioritairement les axes sur lesquels la demande est la plus forte et les gains attendus (économie d'énergie, émissions de GES et de polluants évitées) sont les plus importants. »

« Tarification adaptée »

- **Ajouter** peut être « une tarification incitative. »

« en traitant prioritairement les axes sur lesquels la demande est la plus forte »

Cette précision peut avoir un aspect limitatif aux zones où il y a le plus de monde. Cela risque de développer des axes courts, qui ne **desservent pas l'ensemble des zones**.

- **Remplacer** par « maillage adapté ».

Le maillage adapté sera à travailler au niveau local. L'interconnexion des centres moyens est aussi importante et non seulement des grands centres.

Interconnecter les pôles de taille moyenne est nécessaire pour donner une bonne desserte et rentabiliser les investissements. Il y a des zones importantes qui sont à l'écart des lignes TER du fait de l'historique de l'après-guerre.

Remarque : Les lois permettent de créer des entités pour coordonner la gestion des transports mais personne ne l'accepte.

O22 : « **Développer les mode doux** en améliorant les infrastructures et en motivant les comportements vertueux »

Mettre plus en avant l'action sur **les comportements/les services nécessaires** pour le développement des modes doux dans le libellé.

- **Ajouter** « et en développant les services nécessaires »

O23 : « **Favoriser les véhicules performants** en termes d'énergie et d'émissions le développement des énergies alternatives (GNV, électricité, hydrogène) le véhicule électrique dans certaines conditions d'utilisation (usages fréquents, trajets urbains, recharge lente) »

- **Remplacer** « favoriser les véhicules performants » par « favoriser le renouvellement du parc par des véhicules économes et peu émissifs »
- **Déplacer** «le véhicules électriques » dans l'orientation O26.

O24 : «Encourager les pratiques de mobilité responsables, développer de nouvelles formes d'usage de la voiture (auto partage, covoiturage) »

Ce sont des actions nécessaires puisque la création d'infrastructures, d'aménagements urbains demande un temps long. Alors qu'agir sur le parc de véhicule roulant est plus rapide (15 ans de période de renouvellement).

Remarque : Prendre sa voiture de façon responsable c'est aussi savoir laisser la voiture de côté.

Outil transversal :

Le plan de déplacement urbain peut être un outil transversal aux différentes orientations.

Transport de marchandises

Scénario tendanciel : augmentation des flux de 10% à 2030

- De 2000 à 2030, un doublement du transport de marchandises était prévu en région (en prenant en compte les flux internationaux passant par la région). Cependant, dans le contexte de crise actuelle, nous ne pouvons plus vraiment valider cette hypothèse.

➤ La hausse de 10% est validée.

- Toutes les décisions vont dans le sens du transport routier : ne paie pas les infrastructures et est subventionné.

- Etude européenne donnant les coûts du transport : internalisation des coûts externes entre les différents modes : écotaxe calée sur ces coûts. Exemple de l'Allemagne et la Suisse qui ont mis en place des taxes : récolte de fonds pour le développement de moyens de transport en commun.

- Voir si une région peut mettre en place une taxation sur le trafic de transit sur son territoire ? (l'Alsace l'a fait et d'autres l'ont étudiée).

Potentiel d'économie d'énergie

1. Report modal

Les objectifs du port de Marseille sont de diminuer la part modale de la route de 80% à 65% et d'augmenter celle du ferroviaire et du fluvial de 20% à 35%.

2. Fluvial

- En vallée du Rhône, le fluvial peu doubler sa part modale.

➤ **Modifier** : Doubler la part modale du fluvial

Orientations et contenus proposés :

Etudier la possibilité de mettre en place une taxation sur le transport routier de transit sur le territoire.

Discussion sur les orientations

O25 : « Réduire l'impact du transport de marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émissions de GES et de polluants, aussi bien en optimisant le transport routier (chargements optimaux, éviter les retours à vide...) qu'en favorisant le report modal pour le fret »

- **Supprimer** « l'optimisation du transport routier. »

En effet, le message véhiculé est alors trop positif pour les poids lourds alors que le message est principalement sur le report modal.

« Chargement optimaux » : Avec le développement du juste à temps, les camions sont de moins en moins chargés.

- **Ajouter** « le fluvial et le maritime » pour le report modal

Dans le cadre de la concertation LGV PACA, groupe FRET :

Limite des objectifs : Le poids-lourd est trop hégémonique, le producteur a organisé sa logistique autour. Le consommateur (usine, grande surface) aussi. Il y a donc une nécessité à aménager une autoroute ferroviaire afin d'effectuer le report modal sur la plus grande partie du trajet. On crée un tronçon commun et on respecte la logistique du camion au niveau des points de départs et d'arrivée.

- **Ajouter** : Développement d'infrastructure permettant la multi modalité.

Afin de faire changer les choses, il faut penser à d'autres financements. Des mesures coercitives peuvent être mises en place. Par exemple, la limitation de tonnage des camions sur les autoroutes, taxes, etc. Pouvant subvenir aux investissements des infrastructures nécessaires au report modal.

O26 : « Favoriser les bonnes pratiques de logistique urbaine »

- **Compléter** avec la modification de l'orientation 23. (Véhicules électriques)

Le terme « Bonne pratique » semble peu clair pour certains participants. Il faut développer les plateformes, centres logistiques en intra urbain.

Le besoin croissant d'une desserte fine est aussi à prendre en considération. L'évolution du parc de véhicules utilisés pour cette desserte est alors indispensable. Développant l'efficacité énergétique, limitant l'impact, etc.

Il serait intéressant d'étudier la réouverture des ITE : Installations terminales embranchées, permettant la livraison du dernier kilomètre par le train.

Exemples : Sogaris, SNCF (projet de desserte de ville en collaboration avec le GE10)

- **Remplacer** « Favoriser les bonnes pratiques de logistique urbaine » par « améliorer et développer la logistique urbaine »