



AVIS

Présenté à la séance plénière du 30 avril 2013

**Par Francis ALDEBERT, Président de la commission « Transports –
Infrastructures – Accessibilité – Aménagement du territoire »**

Adopté par 85 voix pour, 5 voix contre et 4 abstentions

**Actualisation du Schéma Régional des Transports
et des Mobilités**

Analyser le présent, lancer des débats, faire émerger des idées, pour éclairer l'avenir.

Les commentaires et propositions exprimés dans le présent avis ne tiennent évidemment pas compte des modifications pouvant résulter d'évolutions institutionnelles marquantes dans la période à venir telles que, par exemple, la redéfinition des champs de compétences des différents échelons territoriaux de l'action publique (acte III de la décentralisation) ou encore celle des règles de gouvernance économique et du partage des rôles entre acteurs dans le domaine ferroviaire (4^{ème} paquet ferroviaire adopté par la Commission Européenne le 29 janvier 2013).

Selon le CESER, l'efficacité à long terme des politiques publiques de mobilité en région repose sur deux éléments fondamentaux, à savoir l'organisation des actions stratégiques régionales et leur priorisation, deux éléments qui constituent, selon lui, les points faibles du SRTM et qui structurent donc son avis sur ce schéma.

I. Quelle(s) coordination(s) pour organiser les mobilités de demain ?

Le SRTM développe un grand nombre d'actions stratégiques régionales, par mode de transport, sans s'attarder suffisamment sur leur organisation, leur modèle de gouvernance, conditions nécessaires à leur réalisation. Le CESER souhaite donc un renforcement et une meilleure articulation des dispositifs de coordination en place dans le domaine des mobilités de personnes et de marchandises.

A) Une stratégie et une mise en œuvre territoriales partenariales à redéfinir : de la co-construction à la co-réalisation des politiques publiques de mobilités :

La DRA « mobilités », nouveauté du SRADDT et que l'on retrouve dans le SRTM vise à renforcer l'articulation entre le SRADDT et le SRTM, sur le plan de la mise en œuvre. La DRA implique un cadre de références partagé, une coopération des acteurs, des déclarations d'intention, une coordination des politiques publiques, en tirant parti des compétences de chacun et enfin, une mutualisation des moyens d'action. La DRA vise ainsi une contractualisation sans la nommer, thématique (mobilités) et étendue à des acteurs, autres que les collectivités territoriales (comprenant les opérateurs de rang national, les partenaires institutionnels, etc.). Elle contribue à positionner la Région, comme animatrice de politiques concertées de mobilités.

Le CESER soutient le principe de co-construction et de contractualisation de l'action publique, dans l'objectif de développer l'inter-modalité et le report modal. Le CESER partage également la nécessité de conjuguer mobilité et durabilité, en reliant les transports aux modes de vie, à l'environnement, à l'urbanisation, aux inégalités territoriales et sociales.

Cependant, le CESER émet des doutes sur l'efficacité d'un partenariat aval (au niveau de la DRA mobilités), en l'absence d'un partenariat amont (au niveau de l'élaboration du SRADDT et du SRTM). Le CESER estime que le rôle de la Région, comme animatrice des politiques de mobilités doit se situer au niveau de l'élaboration du SRADDT et du SRTM et se transformer, sur le plan stratégique, en un rôle de chef de file, plus prescriptif.

B) Une articulation de la DRA mobilités avec des dispositifs plus sectorisés et plus opérationnels de coordination à renforcer :

La DRA mobilités ne saurait occulter les carences des dispositifs existants ou l'absence de dispositifs nécessaires, tant dans le domaine des mobilités de personnes que dans le domaine des mobilités de marchandises. La DRA doit intervenir en articulation avec des dispositifs sectoriels de coordination opérationnelle, à redéfinir, de manière à satisfaire les objectifs d'inter-modalité et de report modal, affichés dans le SRADDT et le SRTM.

1- L'inter-modalité et le report modal des mobilités de personnes passent par un renforcement du SMIRT et de son articulation avec la DRA Mobilités :

- Articuler la DRA mobilités avec le SMIRT :

Au regard des deux premiers axes thématiques de cette DRA mobilités¹, orientés vers l'inter-modalité et le report modal des pratiques de mobilités des personnes, le CESER s'interroge sur l'articulation entre cette DRA et le dispositif existant du SMIRT. La DRA mobilités et le SMIRT ne sauraient évoluer parallèlement et indépendamment sur les questions de mobilités collectives et intermodales.

- Développer et renforcer le SMIRT :

Si le SMIRT a produit des avancées concrètes dans le domaine de la billettique intermodale, le CESER rappelle la nécessaire interpénétration des réseaux de transport collectif comme préalable, ainsi que la nécessité d'une plateforme d'information voyageurs multi-réseaux, contribuant à l'organisation de la chaîne de déplacements des personnes. Plutôt que d'adjoindre une DRA mobilités sur les questions d'inter-modalité, le CESER estime que la priorité est davantage de faire vivre le SMIRT et de le renforcer, notamment par un dispositif de coordination opérationnelle entre les acteurs concernés par les pôles d'échange intermodaux, allant au-delà du conventionnement au cas par cas et permettant d'élaborer un déploiement organisé des pôles d'échange et leur réalisation plus rapide.

Enfin, le SMIRT pourrait être le cadre de l'inter-modalité au sens large, sans que celle-ci soit restreinte aux transports en commun, mais au contraire élargie aux modes doux, au covoiturage, à l'auto-partage, aux plans de déplacements des entreprises, universités, écoles, etc.

2- L'inter-modalité et le report modal des mobilités de marchandises passent par des dispositifs sectoriels de coordination et leur articulation avec la DRA mobilités.

Le CESER note l'intérêt des troisième et quatrième axes de la DRA mobilités, qui signifient une plus grande prise en compte des enjeux relatifs aux mobilités des marchandises en région.

Cependant, elle s'interroge sur l'articulation de la DRA mobilités avec des dispositifs de coordination déjà existants ou à mettre en place.

3- Une coordination portuaire régionale à concrétiser et à compléter :

Le CESER rappelle l'intérêt de la conférence interportuaire, comme outil de coordination stratégique, indispensable à la performance portuaire régionale ; une coordination à concrétiser entre le Conseil régional pour les ports de Boulogne et Calais, l'Etat pour le port de Dunkerque et enfin, Eurotunnel pour le port sec du tunnel sous la Manche.

Non seulement la conférence interportuaire doit être réactivée, mais elle doit être complétée par un dispositif de coordination opérationnelle entre les plateformes portuaires intérieures et les

¹ Les deux premiers axes de la DRA mobilités sont la poursuite du développement des mobilités collectives à toutes les échelles, en veillant à la complétude du dispositif et l'action sur les nouveaux leviers au regard des enjeux de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, de santé, etc.

plateformes logistiques, en lien avec les plateformes maritimes, les autoroutes de la mer et les autoroutes ferroviaires.

4- Pour un schéma régional de la logistique :

Le CESER rappelle son attachement à l'élaboration d'un schéma régional de la logistique, qui permette, au-delà du diagnostic, une gouvernance adaptée à la recherche de la complémentarité des activités des sites logistiques.

5- Pour une coordination entre les acteurs concernés par le transport des matières dangereuses en région :

Le CESER soutient la mise en place d'un dispositif de coordination entre les acteurs concernés par le risque transport de matières dangereuses (TMD). Le Nord Pas de Calais compte de nombreux sites SEVESO et autres activités industrielles à risques. Le CESER estime que le Conseil régional ne peut se désintéresser du TMD et doit contribuer à la prévention et à la gestion du risque TMD, aux côtés de ses partenaires territoriaux.

C) Veiller à la cohérence interne de la DRA mobilités et donc à l'équilibre entre mobilités des personnes et mobilités des marchandises :

Le CESER souhaite une réelle articulation des réflexions régionales sur le transport de marchandises et sur le transport de personnes, tout particulièrement dans le domaine des infrastructures ferroviaires, de manière à rééquilibrer la répartition fret/voyageurs.

Le CESER préconise donc les évolutions suivantes pour le Schéma Régional des Transports et des Mobilités :

- Une élaboration partenariale du Schéma Régional des Transports et des Mobilités ;
- Une mise en œuvre collective de ce schéma, avec la Région comme chef de file ;
- Une articulation clarifiée entre la DRA mobilités et le SMIRT ;
- Un renforcement du SMIRT et un élargissement de son champ d'action, au-delà des seuls transports en commun ;
- Une réactivation de la conférence interportuaire, complétée par une coordination entre les plateformes portuaires intérieures et logistiques ;
- Une coordination régionale des acteurs territoriaux dans le domaine du transport de matières dangereuses ;
- Une plus grande articulation des réflexions régionales sur le transport de personnes et de marchandises.

II. Quelle hiérarchisation des projets modaux pour réaliser les mobilités de demain ?

Le SRTM dévoile un grand nombre de projets modaux concrets, mais leur priorisation semble faire défaut. Le CESER souhaite une hiérarchisation des actions stratégiques régionales par mode de transport, en fonction de plusieurs critères : l'accessibilité et l'ouverture du Nord Pas de Calais, ainsi que le report modal et l'inter-modalité.

A) Dans le domaine ferroviaire :

- Redéfinir le point de départ de l'autoroute ferroviaire atlantique :

Si le CESER se réjouit du lancement du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, un des projets « phare » du Grenelle de l'environnement, destiné à réduire le nombre de poids lourds en circulation sur les routes et l'émission de gaz à effet de serre, il estime que la localisation de la plateforme d'arrivée-départ en région devra faire l'objet d'une étude précise en vue de l'arbitrage entre 2 solutions *a priori* envisageables : Dourges (Delta 3) ou Calais (dans le cadre des aménagements liés à Calais Port 2015). Plusieurs paramètres sont en effet à prendre en considération : décongestion routière des abords de la métropole lilloise, capacité des réseaux ferroviaires existants ou à venir, renforcement du rôle de la façade maritime dans le traitement du fret intermodal, etc.

- Définir l'opportunité d'une 3^{ème} gare LGV :

Concernant l'opportunité d'une « nouvelle gare TGV dans l'Aire urbaine Centrale, située sur la ligne Grande Vitesse Paris-Bruxelles et qui serait desservie par des liaisons cadencées entre Lille et l'arc sud »², le CESER estime que les gares Lille Flandres et Lille Europe montrent en effet des signes évidents de saturation, mais surtout que l'enjeu de cette troisième gare LGV réside principalement dans le choix de sa localisation, de manière à renforcer le système métropolitain lillois, en confirmant le rôle central de Lille dans le système LGV PBKAL (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-Londres) et en favorisant ainsi les facteurs d'ouverture à l'Europe de la région Nord Pas de Calais.

- Renforcer les liaisons ferroviaires vers Bruxelles et les liaisons transfrontalières :

Le CESER souhaite que soient intensifiées les liaisons grande vitesse Lille-Bruxelles sur le modèle de train cadencé et que soient également renforcées les liaisons transfrontalières avec la Belgique, afin d'optimiser pleinement le positionnement géographique de la région.

- Développer les dessertes régionales à grande vitesse :

Plus globalement, le CESER souhaite le développement des dessertes régionales à grande vitesse, qui permettront de relier les territoires à Lille et entre eux.

- Poursuivre les études sur le projet de liaison renforcée (type RER) Lille-Bassin minier :

Le CESER encourage les études sur une liaison renforcée (type RER) Lille-Bassin minier, qu'il considère comme une solution innovante, améliorant l'accessibilité régionale de Lille et permettant de renforcer une offre alternative à l'usage de la voiture individuelle, susceptible de réduire la congestion routière de la métropole.

B) Dans le domaine fluvial :

- Réaliser le canal Seine Nord Europe dans les meilleurs délais compatibles avec un redimensionnement estimé souhaitable du projet :

² Schéma Régional des Transports et des Mobilités

Le CESER considère prioritaire la réalisation du canal Seine Nord Europe avec la mise en réseau des ports intérieurs, dont les plateformes multimodales (Marquion) et avec l'ouverture de la façade maritime à ce futur canal.

C) Dans le domaine routier :

- Intégrer les infrastructures routières dans la vision stratégique régionale :

Le CESER estime que la Région ne doit pas se désintéresser des infrastructures routières des territoires de la région, même si les routes ne relèvent pas de ses compétences légales.

Au-delà des pôles d'échanges, la Région doit, avec les autres acteurs publics, notamment l'Etat et, aux côtés de ses principaux partenaires territoriaux, inclure des projets d'infrastructures routières dans ses visions stratégiques du mode routier en région (le contournement de Lille est un exemple emblématique). Le CESER appelle de ses vœux une coordination des collectivités territoriales dans le domaine des infrastructures routières. Le devenir et l'optimisation du réseau routier en région doivent faire l'objet d'une réflexion et d'une action publiques territoriales collectives.

- Résoudre le problème de la congestion routière :

Si le CESER partage avec le Conseil régional, le diagnostic de la congestion routière autour de la métropole lilloise et des grandes agglomérations régionales, il estime que les solutions esquissées dans le SRTM sont trop réductrices. Le Conseil régional évoque principalement : une meilleure utilisation de la route (évolution des comportements vers le covoiturage, l'auto-partage, les transports en commun, les modes doux pour les courtes distances), la multiplication de pôles d'échanges intermodaux et surtout, une tarification adaptée des infrastructures autoroutières et routières. Le CESER estime souhaitable une coordination entre les politiques de transport public et les politiques de stationnement mises en œuvre localement

Le CESER souhaite ainsi signifier au Conseil régional que la congestion routière est un problème, qui ne doit exclure aucune solution et surtout l'interpeller sur l'ordre des priorités des actions à mener, pour optimiser le mode routier.

En effet, le CESER estime que d'autres actions liées à l'optimisation de la route doivent notamment être élaborées, préalablement à la tarification des infrastructures routières : l'optimisation des offres de transports collectifs, l'augmentation d'aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds, l'élaboration d'un schéma régional de la logistique (qui ne soit pas déconnecté de réflexions sur la localisation des sites de production et de stockage et qui prenne en compte les flux de transit) sont prioritaires.

Le CESER rappelle de surcroît la nécessité d'une étude exhaustive, intégrant tous les paramètres de l'implantation d'un péage urbain en région (configuration géographique, tarifaire, horaire ; localisation résidentielle et composition socio démographique des populations d'utilisateurs concernés ; zones d'activité impactées ; affectation des recettes).

Le CESER s'interroge enfin sur l'intérêt de l'expérimentation d'un péage urbain ciblé sur les poids lourds au niveau régional, en raison d'une part, de la mise en place prochaine de l'écotaxe et d'autre part, de la mise en œuvre des autoroutes ferroviaires et maritimes, qui devraient permettre de privilégier l'incitation à la contrainte, pour imposer durablement le report modal du transport de marchandises.

- Poursuivre le développement des vélo-routes et voies vertes :

Le CESER se réjouit de l'élaboration d'un Schéma Régional des Vélo-routes et Voies vertes et de la volonté affichée par le Conseil régional de ne pas limiter son action à des études dans la phase d'élaboration du schéma, mais également de mener des actions d'accompagnement des maîtres d'ouvrage potentiels que sont les départements, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération, dans la phase opérationnelle du Schéma Régional des vélo-routes et voies vertes.

Le CESER préconise donc les évolutions suivantes pour le Schéma Régional des Transports et des Mobilités :

• **La hiérarchisation des projets ferroviaires :**

- La réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique ;
- L'opportunité d'une troisième gare LGV, qui renforcerait l'aire de la métropole lilloise ;
- Le renforcement des liaisons grande vitesse avec Bruxelles et les liaisons transfrontalières ;
- Le développement des dessertes régionales à grande vitesse ;
- La poursuite des études sur la liaison renforcée (type RER) entre Lille et le Bassin minier.

• **Une priorité fluviale : la réalisation du canal Seine Nord Europe**

• **La priorisation des projets pour le mode de transport routier :**

- L'intégration des infrastructures routières dans la vision stratégique régionale du SRTM, en conformité avec le schéma national relatif aux infrastructures de transport ;
- La réalisation d'une étude exhaustive intégrant tous les paramètres de l'implantation d'un péage urbain en région (configuration géographique, tarifaire, horaire ; localisation résidentielle et composition socio démographique des populations d'utilisateurs concernés ; zones d'activité impactées ; affectation des recettes) ;
- La poursuite du développement des vélo-routes et voies vertes.

Séance plénière du CESER – 30 avril 2013 – Schéma Régional des Transports et des Mobilités

Position de vote du Groupe Milieux économiques

Les milieux économiques saluent de travail réalisé par le rapporteur et ses équipes.

L'enjeu des mobilités et des modes de transports associés est essentiel pour nos concitoyens et pour nos entreprises.

Dans un contexte économique marqué par une crise systémique, nous sommes satisfaits que le projet de SRTM intègre **l'enjeu de compétitivité**. Néanmoins, si la prise de conscience de l'enjeu économique est une chose, sa traduction concrète en est une autre...et beaucoup de chemin reste à parcourir !

L'enjeu de coordination des acteurs est majeur, a fortiori dans un contexte de gestation de nouvelles lois de décentralisation qui viendront a priori renforcer les compétences des collectivités sans pour autant les clarifier.

Nous soutenons la volonté de faire de la Région un animateur de politiques concertées de mobilités via le SMIRT (en veillant cependant à sa bonne articulation avec la DRA mobilités notamment...).

Le projet d'avis rappelle utilement l'importance du projet de **Canal Seine Nord** mais aussi le nécessaire **renforcement de nos infrastructures et de notre filière ferroviaire**. Nous précisons ici que ces modes de transport ne deviennent économiquement efficaces pour les marchandises que sur des distances moyennes et grandes. Le **transport par la voie routière demeurera donc très important** et il est primordial que cette dimension soit intégrée dans la vision stratégique du SRTM et qu'un **Schéma de la logistique voit enfin le jour**.

Le projet d'avis insiste à juste titre sur le **problème majeur de la congestion routière**, autour de la métropole lilloise notamment. Il est **inadmissible que la situation de thrombose de la métropole lilloise perdure**. On estime aujourd'hui le coût de la congestion régionale à 1,5% du PIB, soit 1,4 milliard d'euros. Les embouteillages sont très coûteux en temps et en pollution. Il existe pourtant des pistes pour assurer une mobilité intelligente : concentration de la compétence transport à la Région, mise en place d'un outil d'information multimodal pour l'utilisateur, création d'une Agence régionale de la Mobilité...

Des solutions qui trouveraient tout leur sens dans le cadre d'un SRTM pensé collectivement au service d'une mobilité durable et de la compétitivité économique.

Le groupe milieux économiques votera cet avis.





COMITE REGIONAL CGT NORD PAS DE CALAIS

BOURSE DU TRAVAIL

Boulevard de l'Usine - CS 20111

59030 LILLE CEDEX

Tel: 03 20 62 11 62 Fax: 03 20 62 11 60

E-mail: crcgtnpc@wanadoo.fr

Avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités Position de vote du groupe C.G.T.

Au regard de l'avis proposé par le CESER , la CGT souhaite insister sur trois points de cet avis
Si des études doivent être menées sur le péage urbain, nous tenons à signaler que ce dispositif est par essence ségrégatif.

Le réseau fluvial régional avec son maillage national et européen doit être développé ; le destin du Canal Seine Nord est en suspens ; la CGT plaide pour sa réalisation

Sur le réseau ferré : au moment où sont rendus publics les rapports Bianco et Auxiette , la CGT tient à rappeler sa volonté de voir se développer un service public unifié qui allie développement de l'emploi statutaire avec la capacité de transporter usagers et marchandises



Union Régionale
des Syndicats
Nord/Pas de Calais

Le SRT

Séance Plénière du CESER du 30 Avril 2013 Position de vote du Groupe FO

Le transport des hommes et des marchandises s'inscrit naturellement dans le cadre du SRADDT. Les dispositifs de coordination, dans le domaine de la mobilité des personnes et de marchandises, doivent se renforcer.

La DRA mobilité renforce l'articulation entre le SRADDT et le SRTM sur le plan de la mise en oeuvre. Elle vise à faciliter coordination, contractualisation, mutualisation y compris avec des acteurs autres que les collectivités locales. Elle positionne la Région comme animatrice de politiques concertées de mobilité. FO regrette que l'élaboration du SRADDT et du SRTM n'ait pas été conçue avec davantage de partenariat.

L'intermodalité et le report modal des mobilités des personnes passent par un renforcement du SMIRT et de son articulation avec la DRA mobilité. Ils nécessitent l'interpénétration des réseaux de transport collectif et la nécessité d'une plateforme d'information voyageurs multiréseaux. FO estime que l'élaboration d'un déploiement organisé des pôles d'échange et leur réalisation plus rapide sont de nature à faciliter la mobilité. L'élargissement du SMIRT aux autres formes de transport serait intéressant.

Une coordination portuaire régionale concrète entre Région, Etat, Eurotunnel servirait le développement de notre littoral.

Un Schéma Régional de la logistique permettrait la complémentarité des activités des sites.

La coordination entre les acteurs concernés par le transport des matières dangereuses est indispensable.

Dans le domaine du ferroviaire

Le point de départ de l'autoroute ferroviaire atlantique a 2 choix envisageables : DOURGES ou CALAIS.

Une 3ème gare LGV dégorgerait LILLE FLANDRES et LILLE EUROPE et faciliterait le lien et l'impact de l'aéroport de LESQUIN. Renforcer les liaisons vers BRUXELLES et les transfrontaliers optimiserait le positionnement géographique de la région.

Le développement des dessertes régionales à grande vitesse favoriserait le lien entre la Métropole et les autres territoires régionaux.

Une liaison renforcée LILLE BASSIN MINIER offrirait une possibilité de réduire la congestion routière de la Métropole.

Dans le domaine fluvial

Le groupe FO attache une grande importance à la réalisation du canal Seine Nord Europe. Il souhaite que cette infrastructure serve, tant les ports intérieurs que la façade maritime.

Dans le domaine routier

Une réflexion et une action entre Région et autres collectivités locales s'imposent.

Le développement des vélos routes et voies vertes est à poursuivre.

Le Groupe FO votera l'avis.

Avis sur le « Schéma régional des transports et des mobilités » Position de vote du groupe des associations

Le groupe des associations est particulièrement soucieux que le schéma régional des transports et des mobilités (S.R.T.M.) veille à la cohérence avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDT), le schéma de cohérence territoriale (SCOT) ainsi que l'ensemble des politiques d'aménagement urbain et une meilleure organisation de la complémentarité de tous les transports de la région. Il en est de même pour la recherche opérationnelle de la cohérence et la complémentarité de tous les intervenants et acteurs des transports qui ne se réduisent pas aux seules autorités organisatrices de transports (AOT). Ces deux éléments (cohérence et complémentarité) sont à ajouter à l'absence de priorisation de l'organisation des actions stratégiques régionales par mode de transport (que souligne le projet d'avis du CESER) et qui limite l'efficacité des politiques publiques de transports et de mobilités dans le Nord-Pas de Calais et la mise en œuvre opérationnelle d'une véritable inter-modalité élargie.

La concertation des acteurs concernés, des partenaires sociaux ainsi que le milieu scolaire et les associations de parents d'élèves est impérative pour une meilleure gestion des temps qui est un outil indispensable pour une décongestion efficace et une fluidité des transports et des mobilités. La gestion des matériels de transports doit être approfondie pour une utilisation mieux adaptée aux heures de pointe et à la saturation des flux.

La concertation transfrontalière avec nos amis Belges pourrait désengorger l'accès de la métropole lilloise, plombé par la circulation du nombre de poids lourds.
Le groupe des associations votera le projet d'avis.