

Groupe opérationnel n°7
« Impacts énergétiques et environnementaux des transports »

THEME 5 :

**Évaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques
(émissions de CO₂ du secteur transport)**

ANNEXES



ADEME



Réseau Action Climat-France, en partenariat avec :
France Nature Environnement
Fédération Nationale des Usagers du Transport
4D

Convention n° 0303C0007



Décembre 2005

Réseau Action Climat-France
2B rue Jules Ferry, 93100 MONTREUIL
Tel : 01.48.58.83.92 - Fax : 01.48.51.95.12
Courriel : infos@rac-f.org - www.rac-f.org

Sommaire des Annexes

Annexe 1 : page 3

Domaines de compétences des collectivités en matière de transports

Annexe 2 : page 7

Les grilles d'indicateurs CPER/PDU/Agenda 21

Annexe 1

Quelles sont les nouvelles compétences transférées aux collectivités en 2004 ?

Le tableau ci-dessous récapitule les principales évolutions.

Niveau de collectivité		Compétences transférées avant la loi du 13 août 2004	Compétences transférées par la loi du 13 août 2004
Région	Aménagement du territoire et planification	<ul style="list-style-type: none"> - Participation à l'élaboration de la politique nationale d'aménagement et de développement durable - Élaboration d'un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) qui fixe les orientations à moyen terme du développement durable du territoire régional. Il définit notamment les objectifs de localisation des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général de la région et veille à la cohérence des projets d'équipement avec les politiques de l'État et des autres collectivités. Il intègre le schéma régional de transport. Des schémas interrégionaux peuvent être élaborés à l'initiative des régions concernées - Signature de contrats de plan État-région, notamment pour la mise en œuvre du SRADT - Élaboration d'un schéma régional de transport - Organisation des services de transport routier non urbain des personnes et des transports ferroviaires de la région, sauf en Ile-de-France où le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) remplit ces fonctions. 	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un schéma régional des infrastructures et des transports (anciennement schéma régional de transport) - Peuvent se porter candidates jusqu'au 1er juillet 2006 pour l'aménagement, l'entretien et la gestion d'aérodromes civils - Si elles le demandent avant le 1er janvier 2006, propriété, aménagement et gestion de tout port non autonome relevant de l'État situé sur son territoire.
Département	Aménagement de l'espace, équipement	<ul style="list-style-type: none"> - Entretien et investissement concernant la voirie départementale ; - Organisation des transports 	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion d'une partie (environ 15 000 km) des routes nationales ; - Peuvent se porter candidats

		<p>routiers non urbains de personnes et des transports scolaires hors du périmètre urbain ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création, équipement et gestion des ports maritimes de commerce et de pêche ; - Élaboration d'un programme d'aide à l'équipement rural ; - Protection, gestion et ouverture au public des espaces naturels sensibles boisés ou non ; - Donne son avis lors de l'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) par la région. 	<p>jusqu'au 1er juillet 2006 pour l'aménagement, l'entretien et la gestion d'aérodromes civils ;</p> <ul style="list-style-type: none"> -S'ils le demandent avant le 1er janvier 2006, propriété, aménagement et gestion de tout port non autonome relevant de l'État situé sur son territoire
Commune et groupement de communes	Urbanisme et transports	<ul style="list-style-type: none"> -Élaboration des plans locaux d'urbanisme PLU (qui ont remplacé les POS en 2000) ce qui permet au maire de délivrer des permis de construire au nom de la commune, et non plus au nom de l'État. - Elaboration des schémas de cohérence territoriale SCOT (appelé schéma directeur avant la loi du 13 décembre 2000) présentant le projet d'aménagement et de développement durable retenu et fixant les objectifs des politiques d'urbanisme dans certains domaines (habitat, développement économique, déplacement des personnes et des marchandises..) -Délivrance de permis de construire ; -Création, aménagement, exploitation des ports de plaisance. 	<ul style="list-style-type: none"> -Si elles le demandent avant le 1er janvier 2006, propriété, aménagement et gestion de tout port non autonome relevant de l'État situé sur son territoire ; -Création, aménagement et exploitation des ports de commerce et de pêche qui leur sont transférés ; -Peuvent se porter candidates jusqu'au 1er juillet 2006 pour l'aménagement, l'entretien et la gestion d'aérodromes civils.

Source : http://www.vie-publique.fr/decouverte_instit/instit/instit_3_3_0_q4.htm

Que change la révision constitutionnelle de 2003 ?

La réforme initiée en 2003 va dans le sens d'un approfondissement de la décentralisation. La révision de la Constitution du 28 mars 2003, qui en constitue la première étape, a établi un certain nombre de changements (cf. tableau). La seconde étape correspond à la publication des lois organiques (LO) précisant les modalités d'organisation des référendums décisionnels locaux (LO du 1er août 2003) et de l'expérimentation (LO du 2 août 2003) et de l'autonomie financière des collectivités territoriales (LO du 29 juillet 2004).

Enfin, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales précise les nouveaux transferts de compétences qui seront pour la plupart effectifs à compter du 1er janvier 2005.

	Jusqu'en 2003	Après la réforme de 2003
Organisation de la République	Aucune précision dans la Constitution.	" Son organisation est décentralisée" (art. 1).
Définition des collectivités territoriales	Sont reconnus les communes, les départements et les territoires d'outre-mer.	Sont reconnus les communes, les départements, les régions, les collectivités à statut particulier et les collectivités d'outre-mer. (art. 72).
L'outre-mer	Il existe des départements et régions d'outre-mer (DOM et ROM), et des territoires d'outre-mer (TOM).	Les DOM et les ROM continuent d'exister. Les collectivités d'outre-mer remplacent les TOM. Seules les TAAF (terres australes et antarctiques françaises) restent un TOM dans les faits, en vertu de la loi statutaire du 6 août 1955 (art. 72 et 72-3).
Pouvoir réglementaire	Pas reconnu par la Constitution	Reconnu par la Constitution (art. 72).
Expérimentation	Pas reconnue par la Constitution	Les collectivités et leurs groupements peuvent, lorsque la loi ou le règlement les y autorisent et pour une durée définie à l'avance, déroger aux lois et règlements qui les régissent afin de " tester " localement les effets d'une mesure nouvelle (art. 72).
Autonomie financière des collectivités	Existe, avec quelques imperfections, mais pas inscrite dans la Constitution	Principe inscrit dans la Constitution (art. 72-2). En conséquence : -la liberté de dépense est consacrée ; -les collectivités peuvent fixer l'assiette et le taux des impositions dans des limites fixées par la loi ; -aucun transfert de compétences entre l'État et les collectivités sans transfert

		des ressources équivalentes -reconnaissance du principe de péréquation.
Démocratie Locale Droit de pétition	N'existe pas.	Est inscrit dans la Constitution. Les électeurs des collectivités peuvent demander l'inscription à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante (ex : conseils municipaux, généraux, régionaux...) d'une question relevant de ses compétences (art. 72-1).
Démocratie Locale Référendum local	Seules les communes peuvent organiser un référendum. Mais il a seulement une valeur consultative et non de décision.	Toutes les collectivités peuvent désormais soumettre à la décision de leurs électeurs un projet de texte (acte ou délibération) par référendum décisionnel local (art. 72-1).
Démocratie Locale Consultations locales	idem	Les électeurs peuvent être consultés lors : -de la création d'une collectivité territoriale à statut particulier et de la modification de son organisation ; -d'un changement de limites territoriales de la collectivité. Ces consultations ont une valeur d'avis (art. 72-1). Par contre, une collectivité territoriale située outre-mer ne peut pas changer de régime législatif sans le consentement de ses électeurs (art 72-4).

Annexe 2

Programme national de Recherche et d'innovation dans les Transports terrestres
l'initiative des ministères de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie,
de L'ADEME ET DE L'ANVAR



GROUPE OPERATIONNEL N°7

www.predit.prd.f

« Impacts énergétiques et environnementaux des transports »

En partenariat avec :



**Évaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques
(émissions des gaz à effet de serre du secteur transport
uniquement)**

Les Contrats de Plan Etat Régions

Merci de compléter ce questionnaire et de nous le renvoyer à l'adresse indiquée ci-dessous :

Réseau Action Climat - France
2B, rue Jules Ferry
93 100 MONTREUIL

Association :

Nom et prénom :

Fonction :

Grille d'indicateurs pour l'évaluation des Contrats de Plans Etat-Régions (CPER)

CPER de.....

Populationhabitants

Superficie de l'entité.....Km2

Date d'adoption.....

La date de révision (ou bilan).....

I. Références du document contractuel aux transports et à la pollution atmosphérique ?

Citations avec n° de pages

II. Références du document contractuel à l'effet de serre ?

Citations avec n° de pages

Au Protocole de Kyoto ?

Au recommandations du GIEC ?

Au Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

A l'impact des transports sur la pollution et la santé ?

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est il évoqué ou explicité dans le CPER ?

III. Mesures et indicateurs de réponses

MESURES/ INDICATEURS	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs du CPER	Observations
Emissions annuelles de gaz à effet de serre				
Emission de dioxyde de carbone CO ₂				
Emission de méthane CH ₄				
Emission de protoxyde d'azote N ₂ O				
Emission d'hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				
1. Mobilité et transport de personnes				
Part des déplacements réalisés en voiture particulière				
Part des déplacements réalisés en transports collectifs urbains				
Part des déplacements réalisés en autocar				
Part des déplacements réalisés en train				
Part des déplacements réalisés en vélo				
Part des déplacements réalisés à pieds				
Part des déplacements réalisés par voie aérienne				
Part des déplacements réalisés par voie d'eau				
Transport de voyageurs en voiture particulière (voyageurs.Km)				
Transport de voyageurs par transport collectif (voyageurs.Km)				
Trafic de voiture particulière (véhicules.Km)				
Trafic de véhicules de transport collectif (véhicules.Km)				
2. Transport de marchandises (tonnes.Km)				
Part du fret routier				
Part du fret ferroviaire				
Part du fret aérien				
Part du fret fluvial				
Part du fret maritime				
Part du fret fluvi maritime				
3. Investissements sur voies routières				

Linéaires de routes nouvelles				
1 voie	2 X			
2 voies	2 X			
3 voies	2 X			
Linéaires de routes à entretenir				
4. TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES				
Linéaires de sites propres de transport en bus et autocars				
Linéaires de voies ferrées				
Réouverture de lignes				
Nouvelles lignes				
Construction de gares ferroviaires				
Gares routières nouvelles/réaménagées				
Plans de mobilité				
Amélioration de la qualité de services de transport collectif (accessibilité, information, régularité, ponctualité)				
Aménagements fluviaux pour transport de personnes				
Aménagements maritimes pour transport de personnes				
Aménagements aéroportuaires pour transport de personnes				
5. DEVELOPPEMENT DU VELO ROUTE VOIES VERTES ET DE LA MARCHE A PIED				
Schéma directeur cyclable				
Longueur de voies aménagées en faveur des piétons				
Aires piétonnes créées				
Longueur de pistes cyclables vélo route voies vertes				
Parcs de stationnement sécurisés pour vélos				
6. Intermodalité pour transport de voyageurs				
Titres de transport intermodaux				
Parcs relais de stationnement auto près du réseau ferré				
Gares routières près du réseau ferré				
Nombre de places de stationnement				

pour vélo aux gares routières et aux gares du réseau ferré				
Mise en cohérence des différents modes de transport collectif urbain, péri urbain, départementaux, régionaux (Tarif, fréquence, horaire, correspondance)				
7. Transport de marchandises				
Lignes de ferroutage pour le fret en transit				
Plates formes multimodales de fret				
Embranchements particuliers (voies destinées à desservir une entreprise)				
Modernisation de l'outil portuaire pour le fret fluvial				
Construction d'écluses				
Soutiens aux opérateurs privés pour adoption de la voie d'eau				
Modernisation de l'outil portuaire pour le fret maritime				
Modernisation de l'outil portuaire pour le fret aérien				
8. Promotion de carburants plus "propres"				
Fiscalité avantageant l'usage de carburants "propres" (GNV ,GPL, électricité)				
Aide à l'équipement en énergie propre des flottes de gestionnaires publics				
9. Budget				
Budget secteur transports/budget général (en %)				
Budget pour la route				
Budget pour le rail				
Budget pour le transport combiné				
Budget transport fluvial				
Budget Ports				
Crédits ADEME Air transports (en %)/ crédits ADEME				
Budget prévu pour le transport collectif de personnes TER, RER, Tram, Métro, bus				
Budget pour le vélo et la marche à pied				
Budget du CPER pour le transport de marchandises				

Budget aéroports				
Budget du CPER pour promotion des carburants « propres »				

- Le CPER prévoit-il le développement d'infrastructures routières ?
 - si oui, vous paraissent-elles pertinentes ?
 - les alternatives à la route ont-elles été étudiées ?
- Le paquet "transports" du CPER vous semble-t-il judicieux au regard des changements climatiques ?
- L'analyse budgétaire des crédits transports montre-t-elle une évolution d'allocation par rapport aux précédents CPER ?
- Pour l'instant, les budgets ont-ils été respectés ?

IV. Information et participation à la définition du CPER

- Avez-vous été contacté par vos conseils régionaux pour participer à l'élaboration du contenu des CPER ?
- Êtes-vous intervenus auprès de vos conseils régionaux pour participer à l'élaboration du contenu des CPER ?
- Si oui, vos revendications ont-elles été prises en compte ?
- Si oui, vos revendications portaient-elles sur les problèmes de pollution atmosphérique ou d'effet de serre ?
- Avez-vous été informé de la progression de la préparation du CPER ?
 - de son contenu ?
 - de son évolution ?

V. Suivi - évaluation

- Y a-t-il eu des procédures de suivi évaluation ? bilan à mi-parcours (2003-2004) ?
- Y a-t-il eu un débat public ?
- Un calendrier de travail a-t-il été rendu public ?

VI. Difficultés et contraintes de mise en œuvre du CPER en rapport avec l'effet de serre

VII. Suggestions – Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre

CPER HAUTE NORMANDIE

I. Participation des associations			
Association	Réseau, fédération	Personne	coord contact
FNAUT Haute Normandie	FNAUT	Michel Paya et Alain Vignale (président)	michel.paya@univ-lehavre.fr michel.paya@voila.fr VIGNALE.alain@wanadoo.fr
AREHN		Anne Sophie Leturcq (chargée de mission)	Tél : 02.35.15.78.00

Date d'adoption :
20 mars 2000

Date de révision ou bilan : 2004 (avenant au CPER)

Population : 1 780 192 habitants

Superficie : 12 318 km²

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

Pas de mention Changements Climatiques, Kyoto ou recommandations du GIEC

Mention uniquement de la qualité de l'air, dans l'introduction et la fiche N°40 « *La prévention des pollutions* »

Une partie du CPER est consacrée au développement des transports sans qu'aucune référence aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique locale ne soit faite.

2. Mesures et indicateurs de réponses

Essentiellement des indicateurs budgétaires (voir partie budget)

Niveau d'exécution des actions inscrites au CPER de Haute Normandie au 30/04/2003

ACTIONS	Niveau d'exécution				Taux d'engagement financier
	Non démarré	Etudes	En cours d'exécution	Achévé	
I. Infrastructures ferroviaires					11,01 %
Contournement ferroviaire Motteville-Monterollier-Buchy		X			
Bifurcation de Darnétal		X			
Site propre de voie ferrée du port autonome de Rouen		X			
Chantier de transport combiné rail/route à Soquence-Le Havre	X				
Pôles d'échanges multimodaux			X		
II Infrastructures routières					33,93 %
Franchissement de la Seine,					

Franchissement de la Seine, Déviation Sud-Est d'Evreux, Rocade Nord du Havre		X			
Travaux sur déviation de Saint Clair sur Epte, voie rapide Sud III, RN 154,...			X		
Rocades et contournement de la jonction A 28-A13, du barreau Sud de de Rouen, déviations de Beuzeville, de Fleury sur Andelle		X			
Aménagements sur la RN 31 incluant la déviation de Gournay en Bray et de Croissy sur Andelle, 2 créneaux de dépassement 2x2 voies,...		X			
III Ports et mode fluvial					Ports 9,52 % Fleuves 11,53%
Port de Dieppe : rénovation du pont mobile, des portes du bassin de pêche, restauration de quai		X			
Port de Rouen : aménagement du terminal conteneur à Grand-Couronne, réfection de digues et équipements		X			
Modernisation et fiabilisation des groupes d'ouvrages sur la Seine (Poses, Amfreville sous les Monts, Notre Dame de Garenne)			X		
IV véloroutes et voies vertes					

Sources : Fiche d'identité au 30/04/03 Service pilote DRE Haute-Normandie

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

Le CPER prévoit en majeure partie le développement d'infrastructures routières sans l'étude d'alternatives.

Par ailleurs, il « affirme la vocation portuaire et maritime de la Haute-Normandie (...). Pour favoriser le développement équilibré du territoire, ce contrat prévoit, selon un échéancier précis, l'achèvement des travaux routiers en cours et l'engagement des chantiers nouveaux nécessaires pour aboutir à un maillage cohérent du territoire haut-normand et un raccordement sans faille aux grands axes de communication nationaux et européens. Il consacre comme une priorité la modernisation du réseau ferroviaire régional et la réalisation de la liaison à grande vitesse Normandie Vallée de Seine.(...) »

L'Etat et la Région ont la volonté commune de contribuer à trois grands objectifs transversaux :

- l'accompagnement de Port 2000 autour de l'arrondissement du Havre et de l'estuaire de la Seine, en contribuant à la mise en place d'un plan de gestion globale de l'estuaire de la Seine,

La fiche N° 21 présente un "accompagnement du plan velo-routes" qui a pour objectifs de "renforcer les axes retenus dans le cadre du schéma national véloroutes-voies-vertes" et de "mettre en place des prestations touristiques en accompagnement de ces itinéraires afin de proposer une offre de

produits tous publics. " Le budget ne prévoit pas de développement d'infrastructures cyclables. La région a budgété cet investissement dans le pôle tourisme, et n'y consacre pas de moyen spécifique.

Fiche N°62 LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

- Relier la Haute-Normandie au réseau à grande vitesse et à Roissy.
- Doter la région d'un réseau fret modernisé.
- Développer le transport régional de personnes sur le réseau TER

La liaison ferroviaire rapide Normandie Vallée de Seine

Le projet de liaison ferroviaire rapide Normandie Vallée de Seine permet de répondre, pour un investissement de l'ordre de 4,5 milliards de Francs, à la demande des Normands d'une amélioration significative de la desserte de leurs deux régions. Un lien direct avec l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et une connexion aisée avec le réseau ferré européen à grande vitesse seront rendus possibles. Ce projet permet en outre d'augmenter les capacités du réseau dans l'ouest parisien.

Fiche N°63 LES PORTS

- Développer le pôle économique lié à l'activité portuaire de la Région en dotant les ports d'infrastructures maritimes et d'équipements performants.

Fiche N°64 LE FLUVIAL

> Objectifs <

- Développer l'utilisation du trafic fluvial sur la Seine et augmenter la part de ce mode dans les nouveaux trafics (Port 2000, terminal de Grand-Couronne).

Hors CPER : 105 MF seront financés par le Fonds d'Investissement des Transports Terrestres et des Voies Navigables pour la période 2000-2006

Au final, le paquet « transports » du CPER Haute Normandie ne paraît pas judicieux au regard des changements climatiques.

4. Budget

Sur la part transports :

Budget secteur transports/budget général : 40 %

Budget route : Etat 973 Millions de Francs – Région 1 167,70 MF

Budget rail : Etat 182 MF – Région 145 MF

Budget transport fluvial : Etat 57 MF – Région 21 MF

Budget Ports : Etat 110 MF – Région 88 MF

Améliorer les transports et les communications	203,67	196,16
61 : Les infrastructures routières	148,33	156,67
62 : Les infrastructures ferroviaires	28,97	22,11
63 : Les ports	15,24	10,82
64 : Le fluvial	8,69	3,20
65 : Les transports de données (SYRHANO 2)	2,44	3,35
Evaluation	(0,30)	0,30

	Tableau récapitulatif financier du 4ème CPER en Millions d'€	ETAT	REGION
	TOTAL GENERAL	506,74	506,74
	Réalisation de Port 2000 - hors CPER	111,29	30,49

Source : DATAR

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

NON

Concernant les modes d'intervention, la FNAUT HN a toujours privilégié l'action de terrain pour faire évoluer les situations : enquêtes auprès d'usagers, signature de pétitions, etc.

L'association s'appuie aussi sur ses experts qui sont régulièrement consultés par les élus et les usagers qui souhaitent prendre position ou trouver des solutions locales.

6. Suivi évaluation

A la demande de la Préfecture de HN et du Conseil Régional, une évaluation de la contribution du CPER au DD a été publiée en octobre 2004 avec des résultats peu probants : 50 % des actions du CPER représentant les 2/3 du budget ne sont porteuses que de l'une des trois dimensions du DD et seules 3 actions représentant 1,5 % du budget sont transversales et porteuses de DD. Les actions concernant les transports ont été identifiées comme non durables, notamment par la non prise en compte de l'environnement. Il s'agit d'une évaluation « ex ante » puisque le travail a été réalisé sur l'intitulé des actions et non pas les réalisations faites. Pour cette évaluation des groupes de travail ont été constitués et l'AREHN était présente.

Un suivi des actions a été réalisé mais uniquement du point de vue financier et surtout sur les infrastructures routières.

Des possibilités de « débat public » se présentent dans le cadre des sessions ordinaires du CESR et du Conseil régional ainsi qu'au moment des orientations budgétaires.

En HN, seule l'agglomération de Rouen, lors de la confection du PDU, a élaboré des scénarios transports et peu de collectivités se sont engagées sur du suivi et de l'évaluation.

La région a choisi d'opter en 2004 pour un Agenda 21 régional.

Les agglomérations de Rouen et du Havre ont décidé d'élaborer des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) (voir site de la DRIRe HN)

7. Difficultés, contraintes rencontrées, suggestions

L'évaluation faite sur la contribution du CPER au DD devrait améliorer la rédaction du prochain CPER. Cette évaluation a permis aussi de sensibiliser les techniciens de l'Etat et de la Région qui rédigent le CPER. Chaque action devrait désormais être considérée sous les angles économique, social et environnemental.

D'autre part, il faudrait qu'un vrai suivi politique des transports se mette en place en HN.

Les données sur les transports sont trop peu nombreuses. Il existe quelques études ponctuelles avec des indicateurs mais ceux ci ne sont pas pris en compte.

Un tableau de bord régional sur l'environnement réalisé par l'AREHN a été dressé (www.tbhn.org) mais il existe de grandes difficultés pour obtenir les données sur les transports et l'énergie.

La mise en place d'observatoires « transports » et « énergie » serait nécessaire comme le font d'autres régions françaises.

Nous avons le privilège d'avoir obtenu au titre de « l'expertise » de notre Association, (le Comité pour les transports en commun de l'agglomération Rouennaise) un siège au Conseil économique et social de Haute-Normandie depuis 3 ans maintenant; cette position privilégiée où nous sommes très globalement sur les positions de la FNAUT permet de faire connaître les positions sur les grands enjeux régionaux auprès des autres conseillers économiques et sociaux, notamment avec le développement de TER depuis que la Région les a en charge ; c'est donc indirectement que la sensibilisation des uns et des autres se fait mais non sans mal ; par ailleurs, nous avons la chance d'avoir auprès de la Région le vice président chargé des transports (petite note biographique dans Rail et Transports) qui, dans la commune dont il est le maire a expérimenté un plan de déplacement-école. Toutefois, Il reste beaucoup à faire...Nous avons l'information selon laquelle un schéma régional des transports et infrastructures devrait voir le jour afin de préparer le futur contrat de plan Etat-Région; nous devrions être plus formellement , directement ou indirectement consultés...nous avons un certain optimisme avec le projet Port 2000 où la part du ferroviaire et du fluvial semble clairement prise en compte dans l'avenirmais la route

Signe des temps : La Région vient de se doter d'Agenda 21 ;

Egalement, une politique plus hardie prônant la cohérence des réseaux entre Autorités Organisatrices avec la recherche d'une meilleure coordination tarifaire semble bien partie

ILE-DE-FRANCE

I. Participation des associations

Acteurs clés

Association	réseau, fédération	Personne	Coordonnées contact
Ile de France Environnement	FNE	M. LOISEAU	

Date d'adoption :
18 mai 2000

Date de révision (ou bilan) : ?
mais bilan mi parcours
2003 du PDU IDF

Population : 11 000 000 habitants (19 % de la population française)

Superficie : 12 000 km²

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

Mention du phénomène physique « effet de serre » (II2abcd)

« Outre le suivi de l'exécution du Contrat, l'Etat et la Région conviennent de conduire un programme d'évaluation. (...) Il devra permettre en outre de mesurer l'impact global des politiques publiques mises en oeuvre dans le cadre du Contrat de Plan sur les territoires prioritaires et sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

page 4 « Les politiques publiques auront pour objectif de permettre le respect des engagements internationaux pris par la France, relatifs à la réduction des émissions des gaz à effet de serre. »

Dans le Préambule (page 7) :

« Les axes retenus, à savoir la forte priorité accordée aux transports en commun et à l'intermodalité, la prise en compte du transport des marchandises en site propre, permettront d'atteindre les objectifs de réduction de la circulation automobile contenus dans le plan régional pour la qualité de l'air et le projet de plan de déplacements urbains et d'améliorer la sécurité routière. Associés au renforcement des mesures en matière de qualité de l'air, de choix énergétiques, de protection et réhabilitation de l'environnement urbain et naturel, ils contribueront significativement aux engagements français pris lors de la convention-cadre des Nations Unies de juin 1992, relative au changement climatique, visant à réduire l'effet de serre (objectif pour la France : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 10% entre 1992 et 2010). »

p 26 « Toutes les actions retenues dans cet article, en particulier dans les domaines de l'air, de l'énergie, et du traitement des déchets, (...) contribuent au respect des engagements pris par la France de réduire des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2010 ».

P 125, annexe EDS : « le contrat de plan Etat Région contribuera aux objectifs poursuivis par la France pour satisfaire aux obligations du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre »

La référence aux CC figure aussi dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Ile de France 2005-2010 (DRIRE IDF. Préfecture de région – Préfecture de police).

2. Mesures et indicateurs de réponses

Les GES n'apparaissent pas. Seuls les polluants locaux sont indiqués : Nox, composés organiques volatils, etc.

Voir tableau avec chiffres PDU et SDRIF.

3. CPER et développement d'infrastructures de transport

La région Ile de France est la région qui accorde la plus grande part au transport non routier, et de très loin. Un des reproches qu'on puisse lui faire est l'absence nette de volonté de développer le vélo et les autres modes doux qui n'ont pas de ligne budgétaire propre

Mais, le CPER prévoit aussi bien sûr le développement des infrastructures routières. Celles ci ne paraissent pas pertinentes et les alternatives à la route n'ont pas vraiment été étudiées.

Le paquet « transports » du CPER ne semble au final pas judicieux au regard des CC.

P 8. "ARTICLE 1 : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

I - LES OBJECTIFS Les transports en commun (...) constituent par ailleurs un outil décisif au service des objectifs d'aménagement du territoire régional (...) La rocade de tramway en proche couronne, les tangentielles en grande couronne visent à offrir pour ces déplacements une alternative à l'automobile. Ils seront complétés par des opérations de maillage du réseau, majoritairement réalisées en surface afin de réduire la durée des trajets et ainsi améliorer la compétitivité des transports collectifs par rapport à la voiture particulière et contribuer à la requalification des espaces urbains et au partage de la voirie. Toutes ces opérations visent à favoriser une utilisation plus importante des transports collectifs. La volonté de solidarité et de coordination avec les autres régions et la nécessité de conforter le rayonnement de la Région Capitale se traduisent par des opérations visant à faciliter l'accès des régions voisines aux grands équipements situés en Ile-de-France, notamment les plates-formes aéroportuaires. L'ensemble des infrastructures de transports en commun représente plus des 2/3 des crédits consacrés aux infrastructures de transports."

ARTICLE 3 : TRANSPORT DES MARCHANDISES EN SITE PROPRE

I - OBJECTIFS :

Le développement durable du territoire régional nécessite le développement des modes de transports de marchandises alternatifs au transport routier. L'effort de l'Etat et de la Région portera sur la modernisation et l'aménagement des principales voies d'eau, le développement des plates-formes logistiques desservies par le fer et les aménagements du réseau ferroviaire nécessaires à la bonne circulation des trains de fret en Ile-de-France.

ARTICLE 4 : INFRASTRUCTURES ROUTIERES

I - OBJECTIFS

Des investissements demeurent nécessaires pour aménager ou compléter le réseau routier. L'Etat et la Région privilégieront l'environnement et la requalification des voies existantes, le renforcement de la sécurité et l'amélioration de l'information des usagers, les déviations d'agglomérations pour permettre la reconquête des centres-villes, la poursuite de l'aménagement de la Francilienne ainsi que la desserte des villes nouvelles de Marne - la - Vallée et Sénart et des sites de développement urbain.

Vélos routes. L'Etat et la Région soutiendront ensemble le programme des " vélos routes " .(p 27, environnement)

4. Budget

RECAPITULATIF DES ENGAGEMENTS FINANCIERS DU CONTRAT DE PLAN ETAT/REGION D'ILE-DE-FRANCE EN MILLIONS D'EUROS*

1ère Partie : Pour un aménagement durable en Ile de France	ETAT	REGION	TOTAL
Article 1 Infrastructures de transports en commun	832,4	1 646,4	2 478,8 (51 %)
Article 2 Qualité de service	154,0	444,4	598,4
Article 3 Transport des marchandises en site propre	72,7	46,8	119,5 (25 %)
Article 4 Infrastructures routières	393,3	715,7	1 109,1 (23 %)
Article 5 Environnement des infrastructures	140,3	269,4	409,6
Article 6 Financement des infrastructures			
Article 7 Environnement	41,2	74,4	115,5
Total 1ère Partie :	1 633,8	3 197,1	4 831,0

Au niveau budgétaire, il faut noter une évolution d'allocation par rapport aux précédents CPER avec une priorité accordée aux transports collectifs : à eux seuls, ils représentent plus de 50 % de l'ensemble des actions de la partie aménagement durable.

Mais ces budgets prometteurs ne sont pas respectés en grande partie à cause du désengagement de l'Etat sur les crédits prévus. Cela se manifeste soit par des retards soit par des remises en cause des projets.

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

A l'origine NON mais cela semble évoluer... Les Amis de la terre 94 ont du adresser des lettres au Préfet et au Président du Conseil Général (2 mars 1999), pour être informés et pour participer à l'élaboration du CPER. Il ont reçu une réponse du Conseil Général les invitant aux réunions. Par ailleurs, ils ont reçu le PDU de la part de la Direction de l'Equipement d'Ile de France

Des interventions des associations ont bien eu lieu à différentes occasions. Et même si les associations sont laissées de côté, et certaines de leurs revendications concernant les problèmes de pollution atmosphérique ont été prises en compte. Des promesses ont été tenues pour plus impliquer les associations dans les prochains CPER.

6. Suivi évaluation

Les associations ont été en partie informées de la progression du CPER et de son contenu.

Le PDU a connu un bilan à mi parcours en 2003 : www.pduif.org

Il n'y a pas eu de vrai débat public mais plusieurs réunions et colloques.

7. Difficultés et contraintes rencontrées

Dés le départ, l'effet de serre n'a pas du tout été pris sérieusement en compte dans ce CPER, ce qui fait qu'il est ensuite difficile de s'y consacrer.

MIDI-PYRENEES

I. Participation des associations

Acteurs clés

Association	Réseau, fédération	Personne	Coord contact
FNAUT Midi Pyrénées	FNAUT	M. Berthoumieu (délégué régional)	

Signé le 20 mars 2000

Population :

Superficie : 45 600 km²

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

Il y a un chapitre consacré à l'effet de serre (page 185), où sont évoqués le PNLCC de janvier 2000, et la conférence de Kyoto. L'effet de serre est pris en compte dans le cadre d'une approche thématique transversale

2. Mesures et indicateurs de réponses

Niveau d'exécution des actions inscrites au CPER de Midi-Pyrénées

ACTIONS	Niveau d'exécution				Taux d'engagement financier
	Non démarré	Etudes	En cours d'exécution	Achevé	
I. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES					
Dessaturation du nœud ferroviaire toulousain					
Augmentation de la capacité de l'étoile ferroviaire, 1 ^{ère} couronne : automatisation de système d'aménagement entre Portet et Muret, création d'une voie double entre Portet et Pinsaguel, aménagements de gares		X			
Aménagements sur le péri urbain 2 ^{ème} couronne : terminus de saverdun, de Grisolles, Ville franche, voie d'émission de Mérenville, sous-station électrique de Venerque, gares			X		
Aménagements des axes et gares de la région à partir de Toulouse vers : Tarbes, Auch, Foix et Espagne, Castel naudary, et les axes de Rodez/Fipeac/ Castes-Mazamet, et l'axe Brice-Millau			X		

Aménagement de capacité de l'Eurocentre		X			
Axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne		X			
POLT : Ligne affluente Brive-Rodez		X			
Polt : fin de mise au gabarit B marchandises		X			
II. INFRASTRUCTURES ROUTIERES					
Achèvement des mises aux normes des autoroutiers des LACRA (requalification de la rocade de Montoban)				X	
1 ^{ère} tranche de l'axe Recoules-Séverac, déviation de Foix, Sinsat, d'Ax-les-Thermes, Tarascon			X		
Aménagements de routes nationales sur plusieurs tronçons : RN 20, RN21, RN124, RN 126/112		X	X		
Aménagements autoroutiers de l'agglomération toulousaine		X			
Aménagements localisés qualitatifs sur routes nationales : RN 21, RN 112, RN 113, RN 125, RN 140...		X	X		
Plans d'aménagements de sécurité				X	
Programme spécial RN 88		X			
III VELO ROUTES					
IV MODE AERIEN					
Etude d'opportunité d'une nouvelle plate forme aéroportuaire	X				

Source : Service infrastructure et transport – DRE Midi-Pyrénées/ avril 2003

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

Développement routier : la nationale 88. Toulouse à Lyon, dans les départements du Tarn et de l'Aveyron.

La région est en période de transition et les améliorations sont très lentes et progressives après 30 ans d'oubli. Une étude des infrastructures ferroviaires et routières a été réalisée en 2002 mais les résultats ne sont toujours pas disponibles.

L'amélioration du matériel ferroviaire ainsi que l'acquisition de matériels modernes sont en cours mais toujours insuffisant

4. Budget

Une nette volonté de développer les transports alternatifs à la route est affichée par rapport au passé. Seuls 45 % des financements ont été débloqués.

A/ TRANSPORTS :

Le CPER prévoit le développement d'infrastructures routières et les alternatives ferrées n'ont été prises en compte que partiellement, et dans le cadre du réseau urbain ferroviaire toulousain, et interurbain depuis Toulouse.

Selon Lucien Buys, "la plupart des grands axes proposés en aménagement routier sont parallèles à des axes ferroviaires qui auraient pu être optimisés et revalorisés à moindre coût pour le transport de voyageurs comme et surtout pour le transport de fret régional, interrégional et de transit nord-sud. Mais au contraire tout est axé sur le routier. L'exemple le plus flagrant est la mise en autoroute de l'axe Lyon-Toulouse, alors que le rail peut être développé".

39% du budget du contrat est alloué à la route (la moitié du budget est alloué aux transports en général), 13% pour le rail, 87% pour la route

Financements en MF	Etat	Région	Total Etat-Région	% du Total Transports	Autres collectivités sollicitées	Total avec autres collectivités	% du Total Transports
Routes Secteurs régional et interrégional.	2468	2468	4936	90 %	1405	6341	87 %
Rail	345	270	615	10 %	366	981	13 %
Total Transports	2813	2738	5551	<i>100 %</i>	1771	7322	<i>100 %</i>
% / budget CPER Etat-Région (12377 MF)			45 %				
% / budget CPER Etat-Région-autres CL (14626MF)					(+ 1771) (4)	50 %	

Au bilan routier, il faut ajouter les réalisations autoroutières accompagnant le CPER directement par l'Etat à hauteur d'environ 2 MdsF (par exemple l'autoroute inutile A75 entre Villefranche de Lauragais sur l'A61 au sud de Toulouse et Pamiers).

A ceci, il faut ajouter 1,1 MdsF du Conseil Général de Haute-Garonne, financement allant largement vers des itinéraires de rabattement sur ces axes routiers.

La part allouée au vélo-routes (Toulouse-Rocamadour) et voies vertes (Canal des Deux-Mers) est de 20 MF. Le SMTC prévoit 300 MF entre 2000-2008 dans le cadre du PDU de l'agglomération Toulousaine. La part allouée à l'aéroportuaire est de 5 MF (2 Etat, 2 Région, 1 CCI) : étude de faisabilité du deuxième aéroport.

Evolution des parts :

Dans le plan précédent, le financement des transports était de 3,6 milliards, dont environ 100 MF pour le rail, pour un budget total de 7 milliards de francs, soit 51 %. En pourcentage, le CPER 2000-2006 représente un léger mieux (45 %) par rapport au précédent.

Globalement, cette évolution n'est pas très favorable au regard des changements climatiques. La part des investissements routiers est encore largement prépondérante et entraînera un phénomène d'accélération au niveau agglomération toulousaine.

Selon Lucien Buys, seul le PDU de l'agglomération toulousaine pourrait permettre de faire baisser globalement la part de la voiture particulière. Mais, ce PDU n'est pas volontariste en la matière car il ne prévoit rien d'autre que le mode routier pour la périphérie (qui représente quand même 47% de la population totale de l'agglomération) Le mode TC avec le VAL dessert Toulouse mais ignore le reste de l'agglomération.

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

La FNAUT a été contactée une fois les décisions politiques retenues.

Une demande de participation de la FNAUT aux commissions préparatoires pour définir le contenu du CPER n'a pas été acceptée. Grandes difficultés pour obtenir des informations précises.

Le mouvement associatif de terrain, dans son ensemble, n'a guère été contacté par le Conseil Régional pour participer aux travaux de préparation du CPER. Mais il y a eu un réel effort de concertation de la part d'une personne, le vice-président du Conseil Régional, chargé des problèmes d'infrastructures en matière de transports. Cela a permis un suivi assez continu des pourparlers entre les diverses institutions concernées dans la préparation du CPER : Etat, Région, Conseils Généraux (surtout celui de Haute-Garonne), le SMTC (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'agglomération de Toulouse), RFF et SNCF.

En un an, cinq réunions ont eu lieu, rassemblant tout le vivier associatif de terrain de l'agglomération toulousaine.

L'association Amis de la Terre a contacté le Conseil Régional notamment sur le domaine des transports.

Les associations ont été mises au courant de la préparation du CPER par les journaux locaux, elles ont suivi le dossier et ont été tenues au courant du résultat de la négociation.

A chaque rencontre avec les représentants Transport de la Région, ainsi que lors des réunions publiques, les Amis de la Terre ont fait part de ses remarques quant à la trop grande part attribuée aux transports. Initialement, le CPER prévoyait un financement de 500 MF pour le rail, contre 8 milliards pour la route. De ce fait les associations ont demandé un rééquilibrage rail/route.

Quelques revendications associatives, devant l'énorme déséquilibre des projets présentés en matière de transports, ont été adoptées grâce à l'appui du vice-président de la Région : grande ceinture ferroviaire autour de Toulouse, optimisation du réseau urbain ferroviaire existant.

6. Suivi évaluation

Non

7. Difficultés et contraintes rencontrées

POITOU-CHARENTES

I. Participation des associations

Association	Réseau, fédération	Personne	coord contact
Poitou Charentes Nature	FNE	J. Brie, G. Chezeau, B. Fillon	
FNAUT Poitou Charentes	FNAUT	Mauricette Ringuet (présidente)	05.49.37.89.98

Signé le 13 janvier 2000

Date de révision ou bilan : 7 novembre 2003

Population : 1 654 000 habitants

Superficie : 25 810 km²

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

Références aux transports :

- Autres programmes régionaux (Création et innovation)..... transports terrestres pp 106-107
- Les réseaux de communication
 - Les transports ferroviaires..... pp 118-121
 - Infrastructures routières pp 121-129
 - Vers une nouvelle organisation des transports pp 130-131
- Gestion des pollutions et des risques (= Atmo) p 141

Le CPER Poitou Charente consacre une petite partie à l'effet de serre et au Protocole de Kyoto (p. 147), qui vise de façon transversale les articles du contrat de plan qui prennent en compte les objectifs de réduction de gaz à effet de serre ce qui en soit est déjà une sacré performance (voir étude CPER de 2000 pour comparer).

« Cette préoccupation (de l'effet de serre, ndlr) est prise en compte par l'incitation et la pédagogie de l'exemple ». En matière de transports, la préoccupation « effet de serre » se traduit en 4 actions :

- le développement des ports de commerce de la Rochelle et de Rochefort-Tonnay Charente
- le Centre d'Etude et de Recherches sur les Véhicules Electriques et Hybrides (CEREVEH)
- les transports ferroviaires
- accompagnement de la politique de création de véloroutes et voies vertes, et itinéraires de découverte

Référence à l'effet de serre :

L'effet de serre (protocole de Kyoto) p. 147

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est-il évoqué ou explicité dans le CPER ?
Il est fait mention dans la page Effet de serre que

« le CPER contribuera aux objectifs poursuivis par la France pour satisfaire aux obligations du protocole de Kyoto sur la réduction de l'émission des gaz à effet de serre ». Cette préoccupation est prise en compte par l'incitation et la pédagogie de l'exemple dans les articles ci-dessous référencés :

- 16.1 développer le potentiel de la forêt
- 16.2 développer la valorisation des produits forestiers
- 19.1 développement des ports de commerce de La Rochelle et rochefort/Tonnay-Charente
- 23.2 Centre d'Etude et de recherche sur les Véhicules Electriques et Hybrides (CEREVEH)
- 24 incubation et transferts de technologies
- 29 les transports ferroviaires
- 32.1 protection et valorisation, inventaire et plan de gestion des milieux naturels, des espaces et des sites remarquables
- 32.4 promotion et soutien des projets territoriaux de Développement Durable
- 32.5 accompagnement de la politique de création de véloroutes et voies vertes, et itinéraires de découverte
- 33 gestion et valorisation de la ressource en eau : maîtrise des pollutions d'origine animale PMPOA
- 33.2 gestion des pollutions et des risques
- 35.2 évaluation environnementale ses politiques publiques
- 41 politique territoriale : politique urbaine, politique de la ville »

Conformément aux « modalités d'exécution, de suivi et d'évaluation », ces actions contribuant à intervenir sur l'effet de serre s'intégreront dans le suivi et l'évaluation du contrat de plan »

2. Mesures et indicateurs de réponses

NON

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

CPER et développement d'infrastructures routières

Oui, (voir détail Poitou Charentes Nature) et à noter en plus un programme spécifique Route Centre Europe Atlantique RCEA
Pas judicieux
Pas d'alternative à la route

Le CPER prévoit le développement d'infrastructures routières avec un budget spécial pour la route RCEA (Centre Europe Atlantique) – Royan – Angoulême - Limoges

La modernisation du réseau routier a pour objet de répondre aux impératifs suivants :

- Désenclaver la façade atlantique et accompagner le développement du port de La Rochelle.
- Faire face à la croissance de la circulation des marchandises sur l'axe nord-sud.
- Organiser l'aménagement du territoire par un rapprochement des 4 villes Chefs-lieux et des 4 capitales régionales Nantes-Poitiers-Limoges-Bordeaux.
- Diminuer l'insécurité routière.

Tirant le bilan de la concertation engagée localement, le gouvernement prévoit hors contrat de plan l'inscription dans les schémas de services de transports d'une liaison autoroutière concédée entre Fontenay-le-Comte et Rochefort.

Outre cette liaison, trois autres priorités s'imposent

- *Achèvement de l'aménagement en route express à 2 x 2 voies de la RN 10 au sud de Poitiers.*

- *Aménagement de la Route Centre Europe Atlantique (Limoges-Angoulême-Saintes) et de son prolongement vers Royan.*
- *Aménagement de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges (RN 149 et 147).*

La réalisation de ces priorités fait l'objet de deux programmes :

- *programme spécifique interrégional de réalisation de la Route Centre Europe Atlantique (hors contrat de plan),*
- *contrat de plan.*

*En complément et en cohérence avec ces deux programmes, la Région et les Départements ont décidé de réaliser un effort important pour la modernisation du **réseau routier d'intérêt régional**, renforçant ainsi la structuration du territoire.*

Un programme global de près de 500 millions de francs est d'ores et déjà prévu. Il concerne en particulier (aménagement de la route départementale, Niort-Les Maisons Blanches-Limoges, pour laquelle un programme de travaux de près de 38,11 millions d'euros sera engagé.

Des conventions entre la Région et les Départements concernés maîtres d'ouvrage définiront la programmation et le calendrier de réalisation des opérations.

Actions :

Les actions du contrat de plan sont les suivantes :

- *Intensifier l'aménagement en route express de la RN 10, en privilégiant :*
- *la mise à 2X2 voies avec carrefours dénivelés de sections nouvelles dans une optique de continuité d'itinéraire,*
- *la dénivelation de carrefours sur les secteurs les plus sensibles au plan de la sécurité.*
- *Entreprendre un programme significatif d'aménagement des RN 149 et 147 (liaison Nantes-Poitiers-Limoges) dans une perspective de mise à 2X2 voies de l'ensemble de l'itinéraire. Les priorités porteront sur*
- *des aménagements de capacité sur les sections Cholet-Bressuire, Mignaloux-Lussac les Châteaux, liaison nord est de Poitiers,*
- *des acquisitions foncières de déviation d'agglomérations,*
- *des opérations de sécurité sur l'itinéraire.*
- *Réaliser un ensemble d'opérations qualitatives visant notamment à améliorer la qualité de vie des riverains et la sécurité des usagers.*
- *Réaliser un programme d'études et d'acquisitions foncières pour des opérations ultérieures.*

*Pour mémoire, l'aménagement en route express à 2X2 voies de la **Route Centre Europe Atlantique** fait l'objet d'un programme spécifique interrégional avec un financement de l'Etat sur la période 2000 / 2006 de 79,27 M€ pour la région Poitou-Charentes. Le détail des opérations de ce programme spécifique est joint ci-après.*

Ces projets routiers ne paraissent pas pertinents d'autant plus qu'il s'agit d'opérations hors de prix (exemple la mise à 2 * 2 voies sur 800 m de la déviation de Vivonne a coûté plus de 100 millions d'euros soit 12,5 millions d'euros du km !

Les alternatives à ces routes n'ont pas été étudiées.

4. Budget

Comme pour les CPER précédents, la route se taille toujours la part du lion.

En 2004, les dépenses pour le ferroviaire depuis 2001 s'élève à 590 millions de francs et pour la route 1 542 millions de francs.

Un seul projet ferroviaire a été réalisé : Poitiers – La Rochelle

Comparaison des crédits de l'Etat (1^{ère} enveloppe) entre le CPER 1994-1999 et le CPER 2000-2006:

1994/1999 : 2639,48 MF (1612,19 Frs/hab)

2000/2006 : 2643 MF (1614,34 F/hab)

En MF	Mandats de négociation (nov.99)	Crédits de l'Etat
Enveloppe Globale	2643	3206
Route	999 (37,8%)	1620
Fer	79,3 (3%)	110
Autres transports	44,9 (1,7%)	
Environnement	60,8 (2,3%)	60

Le contrat se réfère à divers textes, dont le relevé des décisions du CIADT du 15 décembre 1998 relatif à la stratégie de l'Etat en Régions (page 11).

A/TRANSPORTS

En MF	Etat	Région	Total
Route (régional et interrégional)	1620	1620	3240 (45,8%)
Fer (régional et interrégional)	110	113,5	223,5 (3,2%)
Environnement (création de voies vertes)	60	49	109 (1,55%)
	1	1	2 (0,02%)

Le CPER prévoit le développement d'infrastructures routières. L'alternative ferrée a été relativement peu étudiée.

Pour les transports ferroviaires (art. 29 page 69), le financement total ne représente que 3,2 % du financement total du CPER (7070,48 MF), alors que pour les infrastructures routières (art. 30 page71), le financement total est de 3240 MF, ce qui représente 45,8 % du financement total du CPER. La route reçoit ainsi un financement 14 fois supérieur à celui des transports ferroviaires !

Les financements sont encore beaucoup trop disproportionnés.

L'annexe ADEME/Région prévoit pour l'organisation et les technologies des transports un financement total de 3 millions de francs (partagé entre l'ADEME et la Région), pour cinq type d'actions : aide à la décision; aide aux véhicules propres; organisation des transports; animation, information et sensibilisation des acteurs; suivi et observatoire des déplacements.

Dans le chapitre 2 de la III^{ème} partie "la valorisation des atouts environnementaux", il est prévu de développer la maîtrise de l'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables, notamment au titre de la réduction de l'effet de serre. Pour cela, est prévu la création de véloroutes et de voies vertes auxquelles l'Etat et la Région consacrent chacun 1 MF(page 83).

ACCORD CADRE PLURIANNUEL 2000-2006 ADEME :

Cet accord a été signé le 24 mai 2000 entre l'ADEME, la Région et l'Etat.

Les objectifs de l'ADEME sont entre autres d'engager un effort durable de maîtrise de l'énergie, de suivre la qualité de l'air et de réduire les pollutions, d'améliorer la performance et l'organisations des transports, favoriser l'accès à l'information relative à l'environnement et à l'énergie.

Les objectifs de la Région sont entre autres une plus grande efficacité des transports en termes énergétiques et environnementaux, une amélioration de l'information, de l'éducation et de la formation à l'environnement.

Pour cela, la Région mobilise 139,3 millions de francs, dont 10,5 millions de francs au titre du programme transport, et l'ADEME mobilise 139,3 millions de francs, dont 10,5 millions de francs au titre du programme transport.

Budget

L'état a financé à mi parcours à hauteur de 50 % mais la région 0 %

La région a financé accord cadre avec l'ademe

Budget secteur transport / budget global : 40 % sans RCEA ; 49 % avec RCEA

Budget secteur transport

Route : 90 %

Le reste : 10 %

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

Information et participation aux CPER

Participation à l'élaboration du contenu : FNAUT : oui ; FNE : non. Seule la FNAUT Poitou Charentes a été contactée pour participer

Prise en compte des revendications : non ou très partiellement

Informé de la progression de l'évolution et du contenu des CPER : Non sauf FNAUT

Suivi évaluation

Bilan : oui mais pas sur effet de serre

Pas de débat public

CPER Poitou Charentes : effet de serre est une référence sans contenu précis (pas d'objectifs précis)
Aujourd'hui, le contexte plus favorable

Pas de sollicitation vers les associations écologiques : « au contraire, on nous a même dit que ça ne nous regardait pas une fois nos propositions transmises (qui ont toutefois été lues – DRE, SGAR... et appréciées) ».

Comme à chaque réalisation de CPER, nous avons formulé nos propositions en 1999 puis de même en 2003 nous avons transmis des propositions de compléments ou modifications à mi-parcours.

Attitude différente envers la FNAUT qui a été contactée et qui a participé à une consultation publique. La FNAUT a aussi été sollicitée par la Préfecture et sur le transport uniquement.

Les revendications exprimées ont été très partiellement prises en compte.

6. Suivi évaluation

Il n'y a pas eu de procédures de suivi mais un bilan à mi parcours a été publié (qui ne parle pas d'effet de serre d'ailleurs).

7. Difficultés et contraintes rencontrées

Une seule fiche dans le CPER sur cette thématique.

A mi-parcours l'Etat a financé 50 % et la région 0 %, mais hors CPER la région a largement participé au titre d'un accord-cadre avec l'ADEME dans la lutte contre l'effet de serre

Les Amis de la Terre (Poitiers) n'ont pas été contactés par le Conseil Régional pour participer à l'élaboration du CPER.

Cependant, 12 réunions-débats (3 par départements) ont eu lieu avec des élus locaux et des associations. Les représentants du monde associatif ont ainsi pu participer à la préparation du document grâce à des contributions écrites. Ces associations sont : le mouvement GRAINE, l'IFREE, chasseurs, pêcheurs.

En revanche, il n'y a pas eu de participation à la rédaction du document et à sa relecture.

Poitou-Charentes Nature (membre de France Nature Environnement) a transmis des contributions écrites sur les différents thèmes du CPER. Ils ont ainsi pu participer à l'élaboration du contrat de plan, mais leurs revendications concernant les transports ont été peu prises en compte. Ils considèrent également les dispositions du contrat de plan insuffisantes quant aux problèmes d'économie d'énergie.

Ils ont été également consultés pour l'élaboration des schémas de services collectifs Energie et Transports.

RHONE-ALPES

I. Participation des associations

Acteurs clés

Association	Réseau, fédération	Personne	coord contact
FRAPNA	FNE	Me. M. Novel (responsable du Réseau air)	FRAPNA 114 bd du 11 novembre 69 100 Villeurbanne ma.novelanadoo.fr Tél : 04.78.08.92.88

Signé le 16 mars 2000

Population : 5,6 millions d'habitants

Superficie :

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

Programme Transports (08) : pp. 75-99

Pollution atmosphérique évoquée page 77 « rééquilibrer entre transports routiers et transports moins polluants »

La référence à l'effet de serre est mentionnée dans le chapitre relatif au suivi et à l'évaluation du CPER (p 151). En effet, il est rappelé que le CPER contribue aux objectifs poursuivis par la France pour satisfaire aux obligations du protocole de Kyoto sur la réduction des GES. L'évaluation devra notamment porter sur les actions d'incitation et de pédagogie mises en œuvre dans les programmes du contrat.

2. Mesures et indicateurs de réponses

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

Le CPER prévoit le développement de nombreuses infrastructures routières (et le développement de l'aéroportuaire).

Un effort est « annoncé » sur le ferroviaire.

4. Budget

Comparaison entre les crédits de l'Etat d'un CPER à l'autre :

CPER 1994-1999 : 5 449,90 MF

CPER 2000-2006 : 1^{ère} enveloppe 6321 MF, cad 1121,88 frs/hab

En MF	Mandats de négociation (nov.99)	Crédits de l'Etat, CPER 2000 2006
Enveloppe Globale	6321	8341
Route	1598 (26%)	1940 (23,3%)

Fer	537,3 (8,5%)	928,5 (11,1%)
Autres transports	25,3 (0,4%)	
Environnement	145,3 (2,3%)	200 (2,4%)

L'Etat engage 8,341 milliards
La Région engage 8,396 milliards
Total : 16737 MF

A/ TRANSPORTS

Le total des transports et communication s'élève à 5653 MF, soit 33,8% du total.

En MF	Etat	Région	Total	%
Route	1940	1570	3570	63,2%
Fer	928,5	1075	2003,5	35,4%
fluvial	40	70	110	1,9%

Dans le préambule sur les transports, il est rappelé parmi les nouvelles priorités de la Région, le rééquilibrage entre les transports routiers et les transports moins polluants, notamment ferroviaires, au profit de ces derniers.

Il manque les chiffres du précédent CPER pour voir si la part du fer a notablement avancé.

La nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin est annexée au CPER. Son financement sera assuré par RFF, l'UE, l'Etat et la région, le chiffrage n'étant pas encore connu.

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

Apparemment pas de sollicitation de la part du Conseil régional pour que les associations de protection de l'environnement participent à la définition des CPER.

6. Suivi évaluation

7. Difficultés et contraintes rencontrées

CPER BASSE NORMANDIE

II. Participation des associations

Association	Réseau, fédération	Personne	coord contact
Réseau vert de Basse-Normandie	FNAUT	Marc LE ROCHAIS	marclerochais@yahoo.fr

Date d'adoption :
21 février 2000

Date de révision ou
bilan : 2003

Population : 1 422 193 habitants

Superficie : 17 589 km²

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

La lutte contre l'effet de serre, qui fait partie des orientations fixées par le CIADT du 15 décembre 1997 pour les CPER, figure dans le préambule du Contrat de Plan Etat-Région bas-normand. Les actions figurant dans le contrat de plan sont conçues pour répondre à trois objectifs : « *favoriser le développement économique, aménager le territoire, développer la qualité du cadre de vie et la solidarité* ».

Cette dernière partie comporte un chapitre 3.1.0. intitulé "Efficacité énergétique, effet de serre, énergies renouvelables". "Par leur caractère pluriannuel et interministériel, les contrats de plan constituent un *outil privilégié de mise en œuvre des engagements de la France en matière de maîtrise de l'effet de serre*. Plusieurs actions envisagées dans le contrat y contribuent, en particulier la modernisation des infrastructures ferroviaires et l'adaptation des dessertes ferrées pour limiter le trafic automobile autour de l'agglomération caennaise (...)". Toujours concernant le volet transports, la lutte contre l'effet de serre est mise en avant pour justifier une action particulière, la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel. "(...) Il est en effet apparu indispensable dans le cadre des aménagements envisagés dans la baie du Mont-Saint-Michel et afin de participer à la lutte contre l'effet de serre, d'offrir aux touristes une alternative aux transports routiers ».

Le protocole de Kyoto n'est pas mentionné. Le chapitre consacré à cette thématique se contente de lister les actions permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre des secteurs transports, énergie et agriculture. Aucun budget spécifique n'est prévu et la lutte contre le dérèglement climatique n'irrigue nullement l'ensemble des axes de développement du CPER.

2. Mesures et indicateurs de réponses

Essentiellement des indicateurs budgétaires (voir partie budget). **Bilan au 31.12.03.**

ACTIONS	Niveau d'exécution				Taux d'engagement financier
	Non démarré	Etudes	En cours d'exécution	Achevé	
I. Infrastructures ferroviaires					
Liaison cadencée entre Lisieux - Caen - Bayeux - Saint-Lô			X		35,83 %
Liaison Deauville - Dives - Cabourg		X			7,14 %

Liaison Deauville - Dives - Cabourg		X			7,14 %
Liaison Caen - Rennes et tronçon Pontorson — Mont-Saint-Michel		X			2,95 %
Liaison Caen - Alençon - Le Mans -Tours	X				0 %
Liaison rapide Normandie-Val de Seine (hors CPER)		X			Non disponible
Mise en site propre desserte ferroviaire port de Cherbourg (hors CPER)		X			Non disponible
II Infrastructures routières					
A 84 Caen-Rennes				X	101,54 %
RN13 déviation de Bayeux				X	
Aménagement de la RN 12 avec la mise à 2X2 voies progressive à l'Est d'Alençon et l'engagement de l'opération de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon			X		28,95 %
Déviations de Saint-Hilaire-sur-Risle et L'Aigle (sur la RN 26, dans le département de l'Orne)			X		
Aménagement à 2 x 2 voies de la RN 158 entre Falaise et Sées.		X			4,84 %
Le contournement Est de Cherbourg réalisé en complément du barreau des Flamands.			X		32,48 %
Mise aux normes autoroutières de la RN 13 entre Cherbourg et Caen		X			
Aménagement de la RN 174 :			X		
Améliorer la circulation dans l'agglomération caennaise			X		1,14 %
Poursuivre les travaux de l'axe Pontaubault — Pontorson (RN 176)			X		7,13 %
Réaliser des aménagements de sécurité			X		40,77 %
Supprimer des passages à niveau dangereux	X				0 %
Lancer des opérations complémentaires sans la participation de l'État			X		0,18 %
III Ports et mode fluvial					
Travaux liés au dossier Fastship dans le port de Cherbourg					Non disponible
Réalisation du 3 ^{ème} quai en Seine sur le site de Honfleur (Port autonome de Rouen)					Non disponible
Diversification du port de Caen.					Non disponible
IV véloroutes et voies vertes	X				

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

Nombre de kilomètre de voies ferrées: 751.

Nombre de gares: 46.

Budget TER en million d'euros (2003) : 56.

Budget TER par habitants en euros (2003): 40,43.

Taux de couverture (2003): 29,27.

Introduction de la partie aménagement du territoire :« *La modernisation des infrastructures de communication, l'accroissement du réseau universitaire et de recherche et l'amélioration de ses équipements ainsi que l'organisation des territoires urbains et ruraux conditionnent le développement futur de la Basse-Normandie. Compte tenu des retards pris dans le raccordement aux grands axes maritimes, ferroviaires et routiers, et de la nécessité de desservir certaines parties du territoire bas-normand, un effort particulier de tous les partenaires est nécessaire pour répondre aux besoins de transports et de communications.* »

Le CPER comporte de nombreuses opérations routières, quelques opérations ferroviaires et portuaires. Notons que la compétence aéroportuaire issue de la loi de décentralisation est nouvelle et ne figure donc pas dans le CPER actuel.

Pour la route, il s'agit de terminer les grands axes de transit international : A 84 Caen-Rennes (maillon de l'autoroute des Estuaires), travaux sur la RN 158 Falaise-Sées en vue du raccordement à l'A 28 Rouen-Alençon (axe Calais-Bayonne). La réalisation de nombreuses 2x2 voies figurent au contrat de plan : RN 13 Caen-Cherbourg, RN 174, RN 176, ainsi que des barreaux routiers dans les agglomérations de Caen et Cherbourg (port). Beaucoup de projets fortement contestables, n'allant pas dans le sens du développement durable, sont donc inscrits. Citons la RN 174, des rocades à Caen contraires à l'esprit du PDU, le contournement de Saint-Lô ... La Région finance plusieurs infrastructures qui bénéficieront essentiellement aux poids-lourds traversant notre région ou rejoignant la Grande-Bretagne, Le Havre ... Quel intérêt pour les normands ?

Pour le rail, « *les investissements inscrits visent à améliorer la qualité du service offert sur le réseau ferroviaire existant, tant pour les voyageurs que pour le fret* ». Le Conseil Régional de l'époque, malgré la priorité nette donnée à la route (voir partie budget), a entrepris plusieurs actions intéressantes dans le domaine ferroviaire. La ligne Caen-Rennes, qui semblait condamnée par la SNCF en 1992, va être modernisée (relèvements de vitesse, signalisation, création du triangle de Folligny, rénovation des gares ...). Une ligne ferroviaire nouvelle de 8 km, qui desservirait Le Mont Saint Michel, doit voir le jour, bien que des retards inquiétants sont à prévoir sur le calendrier des travaux. La ligne Deauville-Cabourg, ligne estivale de 23 km, va être elle aussi modernisée. Enfin, pour offrir une alternative performante à la voiture entre Lisieux, Caen, Bayeux et à terme Saint-Lô, une liaison cadencée a été mise en place. Le projet de créer 3 nouvelles haltes dans l'agglomération de Caen est cependant au point mort. La ligne Caen-Le Mans-Tours, itinéraire de contournement ouest de l'Île de France pour le fret, pourtant inscrite au CPER et qui a fait l'objet de travaux d'amélioration entre Mézidon et Argentan, voit sa maintenance diminuer faute de crédits, ce qui implique des limitations de vitesse. En revanche, il faut souligner que le plan est muet sur plusieurs lignes : Caen-Rouen et 4 lignes qui méritent d'être sauvegardées et remises en service : Caen-Flers (intérêt TER), Briouze-Bagnoles et Glos-Honfleur (intérêt Grandes Lignes, et aussi fret pour la seconde) et voie ferrée du port de Granville (fret).

Pour les ports, selon le CPER, « *les réflexions interrégionales conduites à l'initiative de l'État dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine mettent l'accent sur l'interdépendance et la complémentarité des ports de la baie de Seine. Celles-ci concernent aussi bien le trafic transmanche, le trafic traditionnel conteneurs qui va prendre une importance considérable avec le projet Port 2000, et les transports trans-océaniques rapides avec le projet Fastship. L'État et la Région souhaitent l'adaptation des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Honfleur (Port autonome de Rouen) à ce nouveau contexte. Les opérations viseront les objectifs suivants : adaptation des ports aux évolutions des marchés du transport maritime ainsi qu'à l'optimisation des capacités*

portuaires existantes, réhabilitation des infrastructures portuaires lorsqu'elles apparaissent indispensables au maintien d'un trafic commercial ou la mise en œuvre de nouvelles opportunités de développement maritime. ».

Ministère	Section	État (MF)	Région (MF)	Autres collectivités (MF)	Total Collectivités (MF)	Total général (MF)	Observations
Équipement, transports et logement	Routes	224,10005	448,65745	29,11776	477,77521	701,87526	Financement Région : 448,65745 millions d'euros dont 88,72533 millions d'euros apportés par les trois départements dans le cadre du fonds de concours régional
	Fer	15,70225	64,02859		64,02859	79,73084	
	Ports	22,10511	22,10511		22,10511	44,21022	
	Autres transports, défense contre la mer	1,82939	1,82939		1,82939	3,65878	

Source : financement des actions transports par ministère, annexe CPER Basse-Normandie 2000-2006.

Les actions ne sont globalement pas pertinentes par rapport à l'objectif de lutte contre le changement climatique, compte-tenu des multiples projets routiers.

4. Budget

Les chiffres parlent d'eux mêmes :

Budget secteur transports/budget général : 60 %. (45 % avec prise en compte aides Union Européenne).

Budget route : 4 604 MF. Etat 1 470 MF – Région 2 943 MF (apports Départements : 582 MF, autres collectivités : 191 MF).

Budget rail : 523 MF. Etat 103 MF – Région 420 MF.

Budget Ports : 290 MF. Etat 145 MF – Région 145 MF.

Ainsi, la route représente 85 % du budget alloué aux transports, contre 10 % environ pour le rail et 5 % pour les ports. Les infrastructures routières représentent 50 % du budget régional.

Pour le rail, notons toutefois l'effort consenti par la Région pour le renouvellement du parc matériel roulant (achat de X 73 500, AGC X 76500) qui sera totalement renouvelé en 2006. Ceci représente un montant de 100 millions d'euros. Déjà 11 X 73500 ont été livrés en 2002, et les AGC arrivent progressivement depuis 2004. De plus, un programme de rénovation de la totalité des 46 gares bas-normande a été lancé, pour un montant de 8 millions d'euros. Celui-ci a pour objectif une meilleure qualité de confort et service pour l'utilisateur, l'amélioration de l'intermodalité (train + bus, train + vélo ...) et l'harmonisation de l'aménagement des gares. La gare de Saint-Lô a été la première à être modernisée.

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

Notre association n'a pas été contactée à l'époque de l'élaboration du CPER. Il faut dire que Réseau vert de Basse-Normandie est une association récente (ex-comité Somport Manche-Calvados, rebaptisée en 1998). Toutefois, le président de l'époque avait réalisé une note de 2 pages au sujet du Schéma Régional des Transports, qui avait été remise au GRAPE et au CREPAN, fédération régionale d'associations de défense de l'environnement consultés. Le CREPAN a par ailleurs un représentant au CESR.

La nouvelle majorité PS-PCF-Verts-PRG-MRC nous a bien identifié. Nous faisons partie du comité de pilotage d'une étude de potentiel pilotée par la Région sur la ligne ferroviaire Caen-Flers, qui intéresse désormais les élus. De plus, nous serons consultés sur le nouveau schéma régional des transports en préparation pour 2006. Nous avons adressés à la nouvelle équipe un document intitulé « Politique soutenable des transports, il faut le fer ! », qui comporte 8 propositions en faveur du développement du rail. Certaines ont été accueillies favorablement, d'autres non. Le Président (PCF) de la commission Transports est très favorable au rail. Mais la Région semble vouloir honorer en priorité les engagements routiers y compris ceux ne relevant pas de sa compétence (projets de 2x2 voies portés par les Départements). L'argent fait défaut pour le rail, pas pour la route ... Nous venons d'adresser une motion votée lors de notre assemblée générale au Président du Conseil Régional, lui demandant de renoncer à financer les opérations routières concurrentes des lignes ferroviaires, portées par les départements.

6. Suivi évaluation

Un comité de suivi, composé d'universitaires, d'experts, de membres de la CRADT ... est chargé de suivre l'exécution du CPER. Nous n'avons pas d'informations sur son fonctionnement. Il n'existe pas en Basse-Normandie d'observatoire régional des transports. Un suivi sera peut-être effectué sous l'angle environnemental par la toute nouvelle direction du développement durable, qui n'existait pas lors de la précédente mandature.

7. Difficultés, contraintes rencontrées, suggestions

Il y a un véritable abîme entre les déclarations des plus hauts responsables de l'Etat, des décideurs, sur le changement climatique, l'urgence à agir en matière d'écologie et ce qui se passe réellement sur le terrain. Par exemple, au congrès de la FNAUT à Saint-Lô, le nouveau Président PS de la Région, M. Philippe DURON, avait un discours très intelligent (nécessité de promouvoir le fret ferroviaire, d'évaluer les politiques publiques ...). Mais ses déclarations dans la presse au sujet des routes sont très inquiétantes (il souhaite voir accélérer d'innombrables chantiers routiers). Vous parlez de l'effet de serre à un élu bas-normand, il ne se sent pas concerné (à quelques exceptions), vous répond que les voitures propres solutionneront le problème des émissions du secteur transports. La priorité des élus, de droite ou de gauche, n'est en aucun cas le changement climatique ni la protection de l'environnement. Vous leur parlez d'effet de serre, ils vous répondent « *désenclavement* », « *développement économique* » et donc « *routes* ». La hausse inéluctable du prix des carburants va peut-être, on l'espère, les faire évoluer rapidement. Mais ce manque de clairvoyance est désolant.

BOURGOGNE

I. Participation des associations

Acteurs clés

Associatio	réseau, fédération	Personne	Accord/ réponse	coord contact

Voté le 28 janvier 2000
Signé le 3 mars 2000

Documents de référence :

- « Politiques, mesures régionales et changements climatiques : évaluation associative », RAC-F, 2000.
- « Evaluation des politiques publiques territoriales du secteur des transports au regard du changement climatique - Etude de cas dans les régions de Bourgogne, de Haute Normandie, de Midi-Pyrénées et de Provence Alpes Côte d'Azur », Michel Yameogo, Université de Nice Sophia Antipolis, RAC-F, 2003.

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

1. Mention du phénomène physique

phénomène physique (II2abcd)	page	citation
pollution de l'air	p.84	“ La prévention de l'effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air ”
changement climatique, gaz à effet de serre, effet de serre, risques	p.85	“ Le dispositif d'évaluation sera conforme et cohérent au dispositif du CPER, tout particulièrement en matière d'impact environnemental et de réduction des gaz à effet de serre ”
impact politique transports	-	
impact politique énergie	-	
adaptation	p.84	“ Autant que possible, ces orientations pourraient être prises en compte dans des actions relatives au patrimoine de la Région et dans ses différentes politiques d'intervention (logement, villes, développement rural, entreprises,...) ”

2. mention des engagements français

engagements de la France (II1abc)	page	citation
protocole de Kyoto, GIEC, convention de Rio	p.64	“ ce projet détermine les orientation que se fixe l'agglomération en matière de développement économique et de cohésion sociale (...) selon les recommandations inscrites dans les agendas 21 locaux (...) lesquels (...) sommet de Rio ”
programme national	-	
autres textes (gouv, CIADT 98, etc)	p.84	“ Poursuivre le partenariat engagé dans le Programme

autres textes (gouv, CIADT 98, etc)	p.84	“ Poursuivre le partenariat engagé dans le Programme Régional de Maîtrise de l’Energie et des Déchets (PREMED) 1994-1998 et dans le Programme Régional de Promotion des Meilleures Technologies pour l’Environnement (PROMETHEE) ”
-------------------------------------	------	--

2. Mesures et indicateurs de réponses

Niveau d’exécution des actions inscrites au CPER de Bourgogne au 31/12/2002

ACTIONS	Niveau d’exécution				Taux d’engagement financier
	Non démarré	Etudes	En cours d’exécution	Achevé	
I. Infrastructures ferroviaires					Etat 21 % Région 16%
Ligne Dijon-Nevers			X		
Ligne Laroche-Migennes vers Dijon et Paris			X		
Amélioration de la ligne Paris-Dijon-Lausane			X		
Desserte ferroviaire d’Ugine			X		
II Infrastructures routières					30 %
Etudes techniques, acquisition foncières et 1 ^{ère} tranche de travaux en milieu urbain de la Côte d’Or		X	X		
Aménagements qualitatifs de points particuliers : études techniques et acquisitions foncières dans la Côte d’Or		X			
Aménagements qualitatifs de points particuliers : études techniques et acquisitions foncières à Nièvre		X			
Rocades Est de Chalon et Saône, entrée sud de Chalon, divers aménagements qualitatifs en milieu urbain		X			
Bretelle d’échangeur de Cuiseau, aménagements qualitatifs divers en rase campagne				X	
Déviations sud de Sens et de voies structurantes d’Auxerre				X	
Mise à 2 x 2 voies Appoigny-Auxerre				X	
III Aménagements de voies navigables			X		Etat 41,5 % Région 40%

IV Vélo routes et voies vertes			X		Etat 40 % Région 37 %

Source : service d'évaluation des politiques publiques- CR Bourgogne

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

4. Budget

A/ TRANSPORT

La majeure partie des financements en matière de transport va à la route. Le ferroviaire est très à la traîne. En ce qui concerne le transport fluvial, il est essentiellement à but touristique, même si son développement du transport de marchandises est encouragé, notamment par l'aménagement des voies d'eau, la modernisation des infrastructures et des équipements portuaires (Chalon-sur-Saône, Mâcon, Sens,...). Le budget du développement du fluvial s'élève à 311 MF, mais trop peu vont directement au développement du fret.

Une initiative particulière : 107.6 MF serviront à développer des vélo-routes, notamment le long des canaux, comme moyen de transport alternatif à l'automobile. L'attrait touristique est également recherché.

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

6. Suivi évaluation

7. Difficultés et contraintes rencontrées

PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

I. Participation des associations

Acteurs clés : néant

Voté le 21 janvier 2000
Signé le 11 février 2000

Documents de référence :

- « Politiques, mesures régionales et changements climatiques : évaluation associative », RAC-F, 2000.
- « Evaluation des politiques publiques territoriales du secteur des transports au regard du changement climatique - Etude de cas dans les régions de Bourgogne, de Haute Normandie, de Midi-Pyrénées et de Provence Alpes Côte d'Azur », Michel Yameogo, Université de Nice Sophia Antipolis, RAC-F, 2003.

1. Intégration de la dimension effet de serre dans les transports

1. Mention du phénomène physique

phénomène physique (II2abcd)	page	citation
pollution de l'air	p.96	“ Qualité de l'air, surveillance et information : un réseau de stations de mesure a été développé ces dernières années afin d'évaluer principalement la pollution autour des grandes agglomérations ”
changement climatique, gaz à effet de serre, effet de serre, risques	p.96 p.97	“ Les actions porteront sur l'amélioration de la connaissance et de la prévision de pollutions atmosphériques, ainsi que de ces impacts sur la santé et les écosystèmes (cadastre des émissions, élargissement de spectres des polluants mesurés, gêne occasionnée par les odeurs, prévention à la source, fiabilité des mesures,...) ” “ L'Etat et la région conviennent d'intégrer les préoccupations liées à la lutte contre l'effet de serre ”
impact politique transports	p.97	“ Optimisation des déplacements de personnes et de transports de marchandise ”
impacts politique énergie	p.97	“ Amélioration de l'efficacité énergétique (...) par le recours accru aux technologies propres et performantes ”
adaptation		

2. Mention des engagements français

engagements de la France (II1abc)	page	citation
protocole de Kyoto, GIEC, convention de Rio	-	
programme national	p.97	“ Les projets financés au titre du contrat de plan devront être compatibles avec le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA), les orientations du schéma de services collectifs de l'énergie ou encore le plan national de lutte contre l'effet de serre ”.
autres textes (gouv't,	p. 88	“ le CIADT du 15 décembre 1998 a approuvé le schéma national

CIADT 98, etc)		de véloroutes et voies verte et préconisé sa mise en oeuvre par inscription dans les contrats de plan ”
	p.89	“ la Camargue et l’étang de Berre ont fait l’objet de décisions spécifiques du CIADT ”
	p.93	“ en application des engagements pris à la suite des crues en 1993 et 1994 et réaffirmés au CIADT de décembre 1998, l’Etat et le CR soutiendront la défense de la Camargue contre les crues du Rhône et contre la mer par le SYMADREM ”

2. Mesures et indicateurs de réponses

Niveau d’exécution des actions inscrites au CPER de PACA au 31/12/2002

ACTIONS	Niveau d’exécution				Taux d’engagement financier
	Non démarré	Etudes	En cours d’exécution	Achevé	
I. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES					29 %
Amélioration de la ligne Marseille-Gardane-Ais en Provence		X			
Modernisation de la ligne Marseille-Aubagne		X			
Liaison intergares à Avignon		X			
Liaison Digne-Saint Auban		X			
Renovation de gares et rehaussement de quais		X			
Etudes d’amélioration de desserte ferroviaire	X	X			
II INFRASTRUCTURES ROUTIERES					46,5 %
1. LIAISONS INTER URBAINES					
Aménagements qualitatifs sur liaison Val de Durance-Avignon			X		
Liaison Arles-Avignon			X		
Liaison Fos-Maramas-Salon		X			
Desserte du Golfe de Saint Tropez			X		
Aménagement de la Garde sur RN 98 dans le Var		X			
Déviation et aménagements de sécurité sur la RN 7			X		
2 LIAISONS URBAINES ET PERIURBAINES					
Aménagements sur RN 202 bis, RN 85 (Cannes-Grasse),		X			
Achèvement de la rocade L ₂ entre					

S08 et A 50 (Florian), voie de desserte de Château Gombert			X		
Achèvement de mise à 2x3voies de l'A 51				X	
Achèvement de carrefour à Aix en Provence				X	
Amélioration de liaison Etang de Berres-Arles				X	
Réalisation de 1 ^{ère} phase de la liaison entre les Amandiers (RN 7) et les Anges (RN100).		X			
Contournement de Gap			X		
Aménagement des voies de desserte du Gapençais			X		
3. Liaisons interrégionales et internationales					
Itinéraire Val de Durance-Digne-Côte d'Azur (RN 85- 202) : achèvement de voie de desserte de Digne, franchissement de la Bléone, aménagements qualitatifs des RN 85-202			X		
Itinéraire Côte d'Azur-Italie (RN 204) : mise en sécurité du tunel de Tende, déviation de Fontan,...	X				
Itinéraire Cap-Italie (RN 94) : déviations d'Embrun et de la Roche de Rame, traversées des agglomérations de l'Argentière, de Briançon, de Montgenève,...		X			
Liaison Val de Durance-Isère (RN 75) : aménagements qualitatifs entre Serre et Saint Julien			X		
III PORTS ET FLEUVES					24,6 %
Développement et modernisation du port de Marseille-Fos			X		
Extension et équipements du port de Nice	X				
Allongement du quai de fret du port de Toulon –Bregaillon		X			
Modernisation du port d'Arles	X				
Modernisation du port d'Avignon	X				
IV Plates formes multimodales et transports combinés					6,6 %
Extension de la capacité du chantier de Marseilles-Canet-Mourepiane		X			
Développement des équipements rail-route de Grans et Miramas		X			
Création d'un chantier de					

transport combiné dans le Vaucluse		X			
Aide aux entreprises pour adoption du transport combiné			X		
V. Infrastructures aéroportuaires					23,1 %
Etudes d'opportunités de plates formes aéroportuaires de substitution à Marseille et à Nice			X (Marseille)		

Source : Bilan d'exécution 2000-2002 du CPER de PACA février 2003

3. CPER et développement d'infrastructures de transports

4. Budget

5. Information et participation des associations à la définition des CPER

6. Suivi évaluation

7. Difficultés et contraintes rencontrées



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Les Plans de Déplacements Urbains

**Merci de compléter ce questionnaire
et de nous le renvoyer à l'adresse indiquée ci-dessus :**

FNE

Réseau Transports et Mobilité Durables
57, rue Cuvier
75231 PARIS cedex 05

Association :

Nom et prénom :

Fonction :

Grille d'indicateurs pour l'évaluation des Plans de Déplacements Urbains (PDU)

PDU de

Localisation.....

Populationhabitants

Territoire du Périmètre Urbain.....km²

Précisez la date d'approbation du PDU :

La date de prochaine révision :

I. OBJECTIFS et CONTENU du PDU

a) Mobilité urbaine et déplacements

Quelle est sa pertinence générale : connaissance des déplacements, de la mobilité urbaine, perspectives démographiques et économiques, aménagement et développement urbain ?

Y a t-il en particulier les données de l'enquête ménages déplacements ?

DONNEES	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs du PDU	Observations
TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES				
Part des déplacements réalisés en voiture particulière				
Part des déplacements réalisés en bus				
Part des déplacements réalisés en tramway				
Part des déplacements réalisés en métro				
Part des déplacements réalisés en RER (pour IDF)				
Part des déplacements réalisés en vélo				
Part des déplacements réalisés à pied				
Transport de voyageurs en voiture particulière (voyageur.Km)				

Transport de voyageurs en bus (voyageur.Km)				
Transport de voyageurs en tramway (voyageur.Km)				
Transport de voyageurs en métro (voyageur.Km)				
Transport de voyageurs en RER (pour IDF) (voyageur.Km)				
Trafic de voitures particulières (véhicules.Km)				
Trafic de voitures particulières (véhicules.Km)				
Trafic de bus (véhicules.Km)				
Trafic de tramway (véhicules.Km)				
Trafic de métro (véhicules.Km)				
Trafic de RER (véhicules.Km) (pour IDF)				
Transport de marchandises route (tonnes.Km)				
Dont poids lourds				
Dont VUL				
Transport de marchandises voies d'eau (tonnes.Km)				
Transport de marchandises rail (tonnes.Km)				
Transport de marchandises transport combiné (tonnes.Km)				

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence du PDU quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?
- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

DONNEES EMISSIONS ANNUELLES DE GAZ A EFFET DE SERRE SECTEUR TRANSPORT	Anné e de référé nce	Au fil de l'eau	Objectif s Du PDU	Observatio ns
Emission de dioxyde de carbone CO2				
Emission de méthane CH4				
Emission de protoxyde d'azote N2O				
Emission de hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				

- Les enjeux définis dans le PDU, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?
- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?
- Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?
- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?
- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?
- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?
- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

C) Mesures

Parmi les objectifs prévus dans le PDU (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre
- ceux qui sont à l'étude
- ceux qui ont été modifiés
- ceux qui ont été supprimés

CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				
Part de la surface des axes urbains de liaison affectée à la circulation automobile				
Part de la voirie principale aménagée au profit des transports collectifs				
Part de la voirie principale aménagée au profit des modes de déplacements non motorisés				
Aménagement de la voirie en faveur de la voiture pour accéder à un grand équipement				
Rapport entre le nombre d'arrêts pour livraison sur voirie et le nombre de commerce				
Traitement des entrées de ville (équipement et signalisation pour la réduction de la vitesse)				
Création de zones 30				
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Fréquence horaire moyenne du tramway				
Fréquence horaire moyenne du train/métro				
Vitesse commerciale des transports en commun : Bus Metro RER				
Nombre de carrefours équipés pour				

donner la priorité aux transports en commun				
Nombre de véhicules de transports collectifs « propres »				
Longueur de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par bus				
Longueur de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par tramway				
Kilomètres de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par train/métro				
Fréquentation annuelle du réseau de transports collectifs urbains				
Nombre de gares SNCF desservies par le réseau urbain				
Fiscalité avantageant l'usage de carburants plus "propres" (GNV ,GPL, électricité)				
Aide à l'équipement en énergie « propre » des flottes de gestionnaires publics				
Pourcentage de véhicules « propres » de la municipalité				
3. DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE				
Nombre de gares et de points d'arrêt ouvert au trafic voyageurs				
Nombre de gares et de points d'arrêt réaménagés pour favoriser l'intermodalité				
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Offre kilométrique ferroviaire desservant l'agglomération				
Offre kilométrique interne à l'agglomération				

4. INTERMODALITE				
Offre de transport de vélos sur les transports collectifs				
Nombre de places de stationnement pour les vélos en connexion avec le réseau de transport collectif				
Nombre et capacités des parcs relais				
Offre de stationnement en parcs relais pour les pendulaires				
Offre de stationnement en parcs relais pour les visiteurs				
Usage des parcs relais				
Offre de stationnement aux gares SNCF				
Nombre de titres de transports intermodaux				
5. DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE A PIED				
Charte piétonne				
Aires piétonnes créées				
Longueur des voies aménagées en faveur des piétons				
Longueur des itinéraires de loisirs pour piétons				
6. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				
SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE				
Charte cyclable				
Prêt et location de vélos				
Usage des prêts et locations publiques de vélos				
Part de la voirie principale aménagée avec une répartition de l'espace public en faveur du vélo				
Nombre et places de stationnement pour les vélos dans les parcs de stationnement pour les voitures				

particulières				
Nombre de places de stationnements pour les vélos en parcs relais et aux gares SNCF				
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Stationnements aménagés pour les vélos à côté d'un grand équipement				
7. STATIONNEMENT DES VOITURES				
Offre totale de stationnement payant parcs publics				
Offre totale de stationnement en places payantes sur la voirie				
Offre totale de stationnement gratuit en parcs publics				
Offre totale de stationnement gratuit sur la voirie				
Offre totale de stationnement privé pour employés				
Tarifification spécifique des résidents pour le stationnement				
Tarifification du stationnement pour les pendulaires en parcs publics				
8. MARCHANDISES EN VILLE				
Normes de stationnement figurant au POS/PLU				
Nombre de véhicules de livraison « propres » dans l'agglomération				
Rapport entre le nombre d'arrêts pour livraison sur voirie et le nombre de commerces				
Nombre de gares et de points d'arrêt pour le fret				

9. PLANS DE MOBILITE				
Etablissements concernés par un plan de mobilité				
Etablissements publics				
Etablissements privés				
Plans de mobilité mis en œuvre				
Actions mises en œuvre dans les plans de mobilité				
10. ACCESSIBILITE AUX GRANDS EQUIPEMENTS				
Grands équipements construits				
Types et nombre de transport collectif desservant un grand équipement				
Existence de liaisons directes en transports collectifs vers un grand équipement				
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Information sur les transports collectifs à l'intention des utilisateurs d'un grand équipement				
Stationnement aménagé pour les vélos à proximité d'un grand équipement				
Signalétique relative aux transports collectifs à l'intérieur des grands générateurs de déplacements				
11. BUDGET				
Budget de voiries « voiture particulière » du PDU				
Budget du PDU pour le réseau de transports collectifs				
Budget du PDU pour le transport ferroviaire				
Budget du PDU pour l'intermodalité				
Budget du PDU en faveur de la marche à pied				

Budget du PDU en faveur du vélo				
Budget du PDU pour le stationnement				
Budget du PDU pour l'organisation du transport de marchandises en ville				
Budget du PDU pour les plans de mobilité				
Budget du PDU pour l'accessibilité aux grands Equipements				
Budget du PDU pour la communication et l'information				

Ces actions prévues dans le PDU de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs du PDU (préciser) ?

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?
Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Y a -t- il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ? mise en œuvre ?

Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre du PDU sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

Les crédits affectés ont ils été consommés ? lesquels ?

II. Information et concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes du PDU				
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante du PDU				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets du PDU				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le PDU				

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration du PDU ?

Quelle a été la communication grand public ?

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

→ élaboration Oui Non

→ mise en œuvre Oui Non

→ suivi Oui Non

III. Observatoire : suivi et évaluation

Le préfet s'est-il substitué à l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) en cas de retard ? (article 28-2 de la LOTI)

Non Oui

Un observatoire de suivi du PDU est-t-il mis en place ?

Non Oui

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire du PDU ?

Non Oui

• Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Non Oui

• Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

L'observatoire a-t-il apporté des correctifs ?

Non Oui

• Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

L'état d'avancement de la réalisation du PDU fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Non Oui

• Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population

Partenaires du PDU

Autre :

IV - Urbanisme et transports

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions du PDU ?

Dossier de voirie d'Agglomération (DVA)

Schémas Régionaux des Transports

DTA

CPER

Contrats d'agglomération / contrats de Pays

- SCOT
- POS/PLU
- Autres (Agenda 21, contrats Atenee, etc.)
- PRQA
- PPA

Y a-t-il eu des retombées des PDU sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des PDU de votre région ?

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

a. quant au contenu des PDU ?

b. quant aux interventions des associations

Autres observations :

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre du PDU et en rapport avec l'effet de serre

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre des PDU



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Plan de Déplacements Urbains

Agglomération Lyonnaise

Association : **DARLY**

Nom et prénom : **Bureau de l'association**

Fonction :

Approbation du PDU : 14 octobre 1997.

Acteurs :

Institutionnels : ADEME, DRE/DDE, conseil général et conseil communautaire, SYSTRAL, SLTC, SNCF, Agence d'urbanisme, CETE, LET/INRETS, CERTU.

Economiques : Groupement des Industriels Français, SEMALY.

Associations : association de sauvegarde des coteaux lyonnais, DARLY, Droits des piétons, la ville à vélo, Lyon-tramways.

Documents intégrés :

DVA, SRT, SD, POS. Le PRQA n'existait pas encore, il a été réalisé après le PDU. Le PPA n'existe pas.

Contenu : Etat des lieux satisfaisant réalisé via des enquêtes ménages et cordons et une étude sur les déplacements par secteurs (centre + 5 secteurs périphériques). Pertinence générale bonne malgré un volet perspective négligé. Les thèmes pollution, bruit, cadre de vie et partage de la voirie pris en compte avec un scénario plutôt volontariste mais sans véritable analyse des transports sur l'environnement. Les enjeux définis par le PDU sont (pour 2005 par rapport à 1995) : le vélo 3 % / 1,9 % ; TC 22,5 % / 20,6 %, VL 74,5 % / 77,5 %.

Objectifs et mise en oeuvre : quelques objectifs : baisse de 40 % des victimes d'accidents, baisse du bruit sur les axes les plus bruyants, respect des valeurs guides pour le NO2 et les particules, requalification d'espaces urbains voués au stationnement. L'ambition de ces objectifs sont à tempérer par le souhait exprimé de ne pas faire obstacle à la croissance de la mobilité des individus et sans réduction de la capacité globale de la voirie. Seul un échancier financier 1998-2001 est prévu. 2 lignes fortes sont déjà en service (sur 11 prévues) ainsi que 50 km de réseau cyclable (sur 300 km prévus). 4 lignes fortes sont à l'étude (3 devraient être mises en services d'ici fin 2007). 2 tracés ont été modifiés.

Information et communication :

Quelques réunions publiques durant le déroulement des travaux des 2 lignes de tramways. Participation des associations à l'élaboration de la charte piétons et vélos. La communication grand public a été effectuée par la presse, par un 8 pages trimestriels, très publicitaire et par le journal de la cité (mais seulement pour le centre ville. Si l'information de l'association est jugée suffisante pour la préparation du PDU ce n'est pas le cas pour le suivi des études. Son information sur la mise en oeuvre et le suivi du PDU est assurée par sa présence à toutes les réunions du comité syndical du SYSTRAL.

Concertation, participation : la concertation s'est mise en place à la rentrée 1995, des groupes de travail ont été réunis jusqu'en juillet 1996, les scénarios ont été présentés en octobre 1996. Enquête publique jusqu'en juin 1997. participation de DARLY à 4 groupes de travail (sur 10) : piétons, vélos, TC et solidarité-déplacements.

Freins : les aspects financiers. En effet, la participation de DARLY s'est faite en plein bénévolat. Même si l'association a eu tout le loisir d'exprimer ses opinions, elle estime ne pas avoir été assez suivie.

Observatoire mis en place depuis 1999.

Acteurs : conseils généraux et communautaires, la DDE et le SYSTRAL Le maître d'ouvrage est le service « mission déplacements » et la communauté urbaine.

Organisation / fonctionnement : l'observatoire rend compte au comité consultatif des déplacements (dot fait partie DARLY). Sont théoriquement prévus 3 à 4 réunions par an (cependant aucune n'a été organisée depuis les élections) et un rapport annuel dont est chargé le CETE. 41 thèmes de suivi, dont le bruit routier, la pollution de l'air, la desserte des grands équipements, des quartiers défavorisés, sécurité routière et dans les TC, usages du vélo, développement d'une offre alternative et compétitive pour les modes alternatifs à l'automobile, liaisons urbanisme / déplacements.

Critères / indicateurs : des critères d'évaluation ont été retenus selon les différents thèmes. Les réseaux de mesures existent pour les 2/3 des thèmes suivis, les autres ont du être constitués.

Loi SRU : consultation des associations prévue.

Le POS a été révisé en tenant compte du PDU et de la loi SRU. Le SCOT est prévu pour 2003, DARLY prévoit sa participation aux différentes commissions.

Jugement positif sur les intentions. Le PDU demande cependant une vigilance permanente. La route reste dominante. Réalisation d'équipements à proximité de noeuds routiers, non desservis par une ligne forte, financement des voies autoroutières prévu au SSC transports, volonté persistante malgré les oppositions des associations de boucler le périphérique. Prise en compte du livre blanc de l'UE ou du rapport du CNA ne font partie des priorités des élus. Les priorités du PDU devraient être les modes doux, les TC crédibles (sans grèves à répétition), des parcs relais, un syndicat mixte doté de moyens financiers, un contournement ferroviaire libérant les voies convergeant vers Lyon pour les TER et les RER, une sévérité accrue pour la circulation ... Les élus n'ont qu'une vision à court terme.



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Plan de Déplacements Urbains

La Rochelle

Association : **Nature Environnement 17**

Nom et prénom : **Guy CHEZEAU**

Fonction : **Président**

OBSERVATIONS/PDU DE LA ROCHELLE

A l'attention de Marc Le Rochais

Bonjour,

Je t'adresse quelques observations qui résultent de mes discussions avec le chef des services transports de la CDA et du chargé de mission de l'observatoire du PDU de La Rochelle ceci, indépendamment de l'enquête.

❶ Le PDU de La Rochelle est (était ?) politiquement ambitieux puisque avec un objectif clairement affiché : limiter la place de la voiture en ville ce qui était bien l'objet initial des PDU.

❷ Les objectifs et les moyens sont moins clairement définis et surtout ne sont pas hiérarchisés ; il est vrai qu'ils sont souvent en étroite dépendance et de toutes façons ambitieux donc longs à réaliser.

Ex : créer un contournement ferré au nord de l'agglomération permettant à la fois d'augmenter le tonnage du fret sorti ou entrant sur le port de La Pallice, et par voie de conséquence libérer la voie ferrée actuelle qui passe en centre ville pour faire du tram-train.

❸ L'augmentation du trafic automobile est nettement plus rapide que ce que les projections les plus pessimistes avaient envisagées (près de 3% par an). C'est en partie lié au prix du foncier qui s'envole et rejette donc la population active la plus jeune vers la 2^{ème} couronne voire au-delà. En même temps, le SCOT n'a pas su concentrer les constructions sur un nombre limité de communes. Chaque maire de la communauté veut son secteur pavillonnaire, rendant illusoire les dessertes par du transport collectif.

❹ La part des transports collectifs régresse comme partout ailleurs, les grands projets structurants (parkings de périphérie, pôle multimodal de la gare...) prennent du retard. Les opérations pilotes (ELCIDIS – carte pass-plus – voiture électrique) ne suffisent pas et de loin à faire de ce PDU, un succès.

❺ Le volet communication est systématiquement optimiste. L'autosatisfaction est de mise en permanence. Par opposition, une étude menée par la cellule épidémiologique d'Angers, la DDASS avec l'aide des mesures de ATMO-Poitou-Charentes est passée inaperçue alors que sur une agglomération comme La Rochelle, elle montre l'existence d'une surmortalité moyenne de 16 personnes par an, liée à la mauvaise qualité de l'air. Cette étude en réaffirmant qu'il ne saurait y avoir un effet seuil montre clairement que les réponses des pouvoirs publics (seuil d'alerte etc...) sont totalement inadaptées (arrêté préfectoral concernant les mesures en cas de pics de pollution). Je ne me suis pas gêné pour le rappeler en CDH lors de l'examen de l'arrêté préfectoral instituant les mesures en cas de pics de pollution.

Cordialement.

Guy Chézeau – NE 17.

Approbation : 27 octobre 2000.

Acteurs : 7 groupes de travail. Nature Environnement 17 était présente dans un certain nombre. Acteurs institutionnels : élus, DDE, services techniques, DDASS, ADEME.

Associatifs : associations d'environnement, de commerçants, d'usagers, de cyclistes, d'handicapés.

Contenu : le PDU annonce clairement une diminution de la circulation automobile avec la limitation du stationnement en centre ville, la création de parkings en périphérie, la création d'un pôle multimodal au niveau de la gare SNCF, la création d'une ligne voyageur SNCF à l'intérieur de la ville avec de nombreux arrêts et renvoi du fret ferroviaire en dehors de l'agglomération. Un cadencement plus important du TER entre La Rochelle et Rochefort.

Objectifs et mise en oeuvre : Diminution du trafic automobile. L'objectif de réduction du trafic automobile en centre ne peut être atteint que si on a des actions alternatives. Or la seule alternative proposée, la création de parking-relais, n'est pas attractive.

Information et communication : la communauté d'agglomération a diffusé un nombre important de plaquette.

Participation : Les associations sont informées. Concertation importante. Les associations sont impliquées sans avoir à en faire la demande expresse.

Observatoire mis en place : Nature Environnement 17 a, par courrier, rappelé aux élus l'obligation de créer un observatoire des déplacements. Observatoire mis en place en avril 2002.

Suivi, acteurs : partenariat entre la communauté d'agglomération et les différentes collectivités et organismes intéressés. Les associations seront invitées à participer à la mise en place de l'observatoire. La Région et l'ADEME Poitou-Charentes souhaitent que l'observatoire soit un véritable laboratoire pour la mise en place d'une méthodologie au niveau régional.

Organisation et fonctionnement : le suivi se fait plus ou moins bien. Il existe des groupes de travail dit « groupe des 200 » composé des personnes ayant participé à la conception du PDU. Ce groupe devrait se réunir 2 fois par an. Un protocole a d'ailleurs été signé entre les associations et la ville (en présence de Dominique VOYNET). L'association des handicapés moteurs très critiques par rapport à ce protocole, La Rochelle a obtenu des signaux sonores pour les non voyants. Le recrutement d'un technicien est en cours à la communauté pour suivre spécifiquement ce dossier.



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Plan de Déplacements Urbains

Bordeaux

Association : **SEPANSO GIRONDE**

Nom et prénom : **Denis TEISSEIRE**

Fonction :

Bordeaux CUB Bordeaux Métropole

Associations : TRANS'CUB, SEPANSO Gironde, Aquitaine Alternatives

Approbation du PDU, 26 mai 2000.

Acteurs institutionnels : ADEME (rôle d'expertise), FNE (groupe PDU santé-environnement).

Contenu : le PDU se résume quasiment à la construction du tramway. Il n'y a aucune volonté de diminuer la circulation automobile. Le PDU de Bordeaux donne clairement la priorité à la voiture. Il est fait beaucoup de discours et pas de traductions sur le terrain des objectifs. Alors que les voies de circulation connaissent un blocage chronique.

Objectifs et mise en oeuvre : des objectifs affichés mais non mis en oeuvre. Il y a même des paradoxes, du type construction de parkings en centre ville.

L'objectif du PDU est de faire passer un TCSP sans gêner les voitures !

Participation : Concertation menée conformément à la charte de la concertation du MEDD. L'accès aux documents a été facilité, de nombreuses réunions ont été organisées. Mais le contre-projet réalisé par les associations n'a jamais été pris en compte.

Observatoire mis en place : aucun observatoire mis en place. Et donc pas de comité de suivi auquel participerait les associations. Le seul suivi actuellement effectué est fait en interne par les élus et agents de la CUB.

Le PDU de Bordeaux n'est fait que de belles intentions, rien de concret. Considéré comme écran de fumée pour faire passer les grands projets urbains (rocade, tramway).



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Plan de Déplacements Urbains

Cannes – Le Cannet – Mandelieu

Association : **GADSECA- CEBAC (Collectif Environnement du Bassin
Cannois)**

Nom et prénom : **Philippe GIUDICELLI**

Fonction : **Vice-Président du GADSECA, co-président du CEBAC
(antenne GADSECA)**

Grille d'indicateurs pour l'évaluation des Plans de Déplacements Urbains (PDU)

PDU du **SITP, Syndicat Intercommunal des Transports Publics.**

Localisation : **Cannes – Le Cannet –Mandelieu.**

Population de **128 000** habitants

Territoire du Périmètre Urbain : **58 km²**

Précisez la date d'approbation du PDU : **en cours (mi-2004).**

La date de prochaine révision : ?

I. OBJECTIFS et CONTENU du PDU

a) Mobilité urbaine et déplacements

Quelle est sa pertinence générale : connaissance des déplacements, de la mobilité urbaine, perspectives démographiques et économiques, aménagement et développement urbain ?

Y a t-il en particulier les données de l'enquête ménages déplacements ?

DONNEES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs du PDU 2015	Observations
Part des déplacements réalisés en voiture particulière	2002	85%	76%	
Part des déplacements réalisés en bus	2002	7%	15%	
Part des déplacements réalisés en tramway				TCSP non identifié.
Part des déplacements réalisés en métro	NA			
Part des déplacements réalisés en RER (pour IDF)	NA			

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence du PDU quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Le PDU est pertinent dans la mesure où il marque un certain progrès par rapport au fil de l'eau.

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Non.

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

Non.

DONNEES EMISSIONS ANNUELLES DE GAZ A EFFET DE SERRE SECTEUR TRANSPORT	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Emission de dioxyde de carbone CO2				Chiffres donnés par surveillance qualité de l'air.
Emission de méthane CH4				
Emission de protoxyde d'azote N2O				
Emission de hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				

- Les enjeux définis dans le PDU, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

Simplement cités.

- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?

Non.

- Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

X 2 les transports en commun et mettre des entraves (non quantifiées) à la circulation des véhicules particuliers.

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?

Pas spécifiques.

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?

Non.

- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?

Non.

- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

Oui, mais assez général.

C) Mesures

Parmi les objectifs prévus dans le PDU (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre

A Cannes, favoriser le parking en centre ville (1H gratuite) pour augmenter le commerce, ce qui n'est pas dans l'esprit du PDU.

CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				
Part de la voirie principale aménagée au profit des transports collectifs			TCSP à définir.	Pratiquement pas aujourd'hui.
Création de zones 30				Prévu dans certaines zones.

CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Vitesse commerciale des transports en commun : Bus Metro RER	2000	13 km/h		
Nombre de carrefours équipés pour donner la priorité aux transports en commun		0		
Nombre de véhicules de transports collectifs « propres »		0		
Longueur de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par bus				
Longueur de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par tramway		0		
Kilomètres de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par train/métro		0		
Fréquentation annuelle du réseau de transports collectifs urbains		8 millions de voyageurs par an.		
Nombre de gares SNCF desservies par le réseau urbain		2		
Fiscalité avantageant l'usage de carburants plus "propres" (GNV ,GPL, électricité)		Non		
Aide à l'équipement en énergie « propre » des flottes de gestionnaires publics		Non		

3. DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE				
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
6. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				
SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE				Projets dans le PDU
Charte cyclable				
Prêt et location de vélos		Non	Non	
Usage des prêts et locations publiques de vélos		Non	Non	
Part de la voirie principale aménagée avec une répartition de l'espace public en faveur du vélo				
Nombre et places de stationnement pour les vélos dans les parcs de stationnement pour les voitures particulières		0	0	
Nombre de places de stationnements pour les vélos en parcs relais et aux gares SNCF		0	?	
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
8. MARCHANDISES EN VILLE				
Normes de stationnement figurant au POS/PLU				Pas trouvé
Nombre de véhicules de livraison « propres » dans l'agglomération				Très peu
Rapport entre le nombre d'arrêts pour livraison sur voirie et le nombre de commerces				?
Nombre de gares et de points d'arrêt pour le fret	2001			1

9. PLANS DE MOBILITE				
Etablissements concernés par un plan de mobilité				
publics	Etablissements		0 !	
privés	Etablissements		1	Alcatel

Ces actions prévues dans le PDU de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs du PDU (préciser) ?

Pour l'instant, très peu de réalisations. Quelques pistes cyclables devraient voir le jour rapidement. Le PDU n'est encore qu'un document.

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

A tendance à augmenter

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?
Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Aucune

Y a -t- il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Oui, mais très préliminaire. Le PDU a retenu le principe de parcs logistiques pour dégrupper les poids lourds, mais n'a pas désigné de terrains.

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

PLU du Cannet et de Cannes en cours de révision. Grosses discussions sur les objectifs.

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Un seul, celui d'Alcatel Space (1500 personnes). Mais les mairies (qui rassemblent beaucoup de personnel) n'ont rien prévu ! Ceci en dépit des remarques associatives.

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ?
mise en œuvre ?

Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Politique d'uniformisation avec les AOTU voisins contrecarrée par les dissensions politiques liées à la création (toujours en attente !), d'une communauté d'agglomération Cannes-Grasses.

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre du PDU sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Pour l'instant, il ne s'agit pas de mise en oeuvre, mais d'études.

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

On verra !

Les crédits affectés ont ils été consommés ? Lesquels ?

Pas encore.

II. Information et concertation :

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration du PDU ?

Les associations ont été conviées à des rendez vous avec les responsables de l'étude. Ceux-ci se sont toujours montrés ouverts aux discussions, mais la phase mise en oeuvre est à venir.

Quelle a été la communication grand public ?

Une plaquette PDU a été largement distribuée.

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Le président du SITP, adjoint aux Transports au maire de Cannes, est une personne très convaincante de la nécessité d'un PDU ambitieux, mais il n'est pas seul. Les deux autres communes associées, Le Cannet, Mandelieu, sont plus réservées.

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- **élaboration** **Oui** Non
 → mise en œuvre Oui Non
 → suivi Oui Non

Manque de personnes bénévoles dans les associations pour étudier le dossier, poser des questions, critiquer, proposer ...

III. Observatoire : suivi et évaluation

Le préfet s'est-il substitué à l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) en cas de retard ? (article 28-2 de la LOTI)

- Oui **Non**

Un observatoire de suivi du PDU est-t-il mis en place ?

- Oui Non

Demandé et sans doute mis en place.

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire du PDU ?

- Oui, j'espère.** Non

- Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

Nous demandons de disposer des dossiers techniques, mais le problème est de trouver des bénévoles qualifiés pour les étudier.

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

Diminution de la circulation.

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Préliminaires.

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

Pour la qualité de l'air et quelques mesures de flux sur les grands axes.

L'état d'avancement de la réalisation du PDU fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

- Oui** Non

- Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

- Population**
- Partenaires du PDU
- Autre :

IV - Urbanisme et transports

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions du PDU ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA) (peu)**
 - Schémas Régionaux des Transports
 - DTA (vaguement)**
 - CPER
 - Contrats d'agglomération / contrats de Pays (non)
 - SCOT (pas encore disponible)**
 - POS/PLU**
 - Autres (Agenda 21, contrats Atenee, etc.)
 - PRQA**
 - PPA**

Y a-t-il eu des retombées des PDU sur les documents d'urbanisme (**PLU**, élaboration du SCOT **(en cours)**)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Dépend des bénévoles désireux de s'investir.

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des PDU de votre région ?

Bien lent.

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

c. quant au contenu des PDU : **Expliquer comment il sera mis en oeuvre. Facile de tracer des TCSP sur une carte, mais en pratique emprises foncières, budget ...**

d. quant aux interventions des associations : **Disposer des docs PDU.**

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre du PDU et en rapport avec l'effet de serre

On aura beaucoup de mal à réduire l'usage de la voiture pour les déplacements personnels. Toute notre civilisation est à présent construite autour !

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre des PDU

Prendre en compte l'effet de serre signifie diminuer les émissions de CO₂. La première conséquence est naturellement de réduire la circulation, mais on peut aussi dire qu'une circulation beaucoup plus fluide entraîne aussi une diminution du CO₂ dans des proportions non négligeables. Dans les embouteillages la consommation augmente énormément, ce qui conduit certaines à augmenter les émissions par 7 ou 8 (1 litre d'essence = 2,5 kg). La construction de trémies pour supprimer les croisements et faire qu'un véhicule n'ait que deux états, rouler ou stationner, serait donc une bonne chose. Même si cela choque ceux qui attendent tout des TCSP.

Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP)

Elaboration du projet décembre 1999

Acteurs institutionnels : DRE, DDE, ADAM (Agence des déplacements des Alpes maritimes créée par le Préfet et le Conseil Général pour coordonner les 9 AOTU des Alpes Maritimes).

Acteurs économiques : CCI, commerçants, transporteurs

Associations : défense environnement, usagers des transports et consommateurs (ORGEKO).

Documents intégrés aux réflexions :
DVA inconnue

DTA fortement impliquée, SD, CPER, POS, PPA existe mais pas intégré au PDU, PRQA.

Information et communication :

Informations sur le déroulement :

Pas d'information. L'accès aux documents se fait avec du retard et grâce à des voies non officielles.

Contenu :

Le PDU ne fait que rappeler les enjeux généraux, ne mentionne pas l'impact du transport routier sur la qualité de l'air et des migrations estivales sur les

concentrations en ozone. Rien en terme de développement durable, d'impacts et coûts réels.

Objectifs et mise en oeuvre :

Pas d'objectifs spécifiques d'environnement et de développement durable. Le principal objectif est de réduire la circulation des voitures particulières en favorisant les transports collectifs, se traduisant à court terme par l'augmentation des tarifs de stationnement en centre, et à long terme par la mise en oeuvre d'un TCSP. N'est cependant pas prévu de calendrier de réalisation.

Information et communication :

Aucune information, retard et difficultés dans l'accès des documents. Aucune communication grand public.

Participation :

Nulle.

Freins :

Grande difficultés à obtenir des documents. La non organisation des groupes de travail.

Critères / indicateurs :

Aucun

Loi SRU, information des élus :

Peu au courant.

Jugement très négatif de la mise en oeuvre du PDU. En raison notamment de l'absence ou du refus de communiquer aux associations des informations et documents.



GROUPE OPERATIONNEL N°7

« impacts énergétiques et environnementaux des transports »



En partenariat avec :



**Evaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques (émissions des gaz à effet de serre du
secteur transport uniquement)**

Plan de Déplacements Urbains

Paris – Ile de France

Association : **ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENT**

Nom et prénom : **Claude LOISEAU**

Fonction : **Vice-Président Ile de France Environnement**

Grille d'indicateurs pour l'évaluation des Plans de Déplacements Urbains (PDU)

PDU de **Paris-Ile de France**

Localisation : **Ile de France**

Population de **11 millions** d'habitants

Territoire du Périmètre Urbain **12 000** km²

Précisez la date d'approbation du PDU : **Décembre 2000**

La date de prochaine révision : **Bilan à mi-parcours 2003**

I. OBJECTIFS et CONTENU du PDU

b) Mobilité urbaine et déplacements

Quelle est sa pertinence générale : connaissance des déplacements, de la mobilité urbaine, perspectives démographiques et économiques, aménagement et développement urbain ?

Grande difficultés pour avoir des renseignements complets et cohérents.

Y a t-il en particulier les données de l'enquête ménages déplacements ?

Oui

DONNEES	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs du PDU	Observations
TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES	2001		2005	
Part des déplacements réalisés en voiture particulière	40%		- 3% trafic automobile	
Part des déplacements réalisés en bus	20%		+ 2% trafic TC	

Part des déplacements réalisés en tramway	20%			
Part des déplacements réalisés en métro	20%			
Part des déplacements réalisés en RER (pour IDF)	20%			
Part des déplacements réalisés en vélo	1%		X 2	
Part des déplacements réalisés à pied	44%		+ 10%	
Transport de voyageurs en bus (voyageur.Km)	11 millions de PKO		RATP 3000 Paris 6600 banlieue	
Transport de voyageurs en tramway (voyageur.Km)	500 millions PKO	En voyages effectués		
Transport de voyageurs en métro (voyageur.Km)	25200 PKO			
Transport de voyageurs en RER (pour IDF) (voyageur.Km)	19600 millions PKO			
SNCF TRANSILIEEN	79400 MILLIONS PKO			
Trafic de bus (véhicules.Km)	850 millions s			
Trafic de tramway (véhicules.Km)	52 millions s			
Trafic de métro (véhicules.Km)	1248 millions s			
Trafic de RER (véhicules.Km) (pour IDF)	400 millions s			
Transilien SNCF	572 millions s			
Transport de marchandises voies d'eau (tonnes.Km)			+ 3%	
Transport de marchandises rail (tonnes.Km)			+3%	

PKO : Places Kilométriques Offertes. Produit du nombre de kilomètres de voitures par la capacité du matériel utilisé, celle-ci étant calculé sur la base de 4 personnes debout au m²

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence du PDU quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Pertinence dans la mesure où le PDU est appliqué (diminution de la circulation automobile, ce qui n'est pas le cas actuellement sauf à Paris).

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Oui.

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?

Année 2003 : NO₂ 54 ug/cm³

- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

Oui

DONNEES EMISSIONS ANNUELLES DE GAZ A EFFET DE SERRE SECTEUR TRANSPORT	Année de référence 2005	Au fil de l'eau	Objectif s Du PPA 2010	Observatio ns
Oxydes d'azote NOX	1410 00 tonne s		99 000 tonnes	
Composés organiques volatils	157 0 00 tonne s		108 000 tonnes	

- Les enjeux définis dans le PDU, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

Non, très insuffisant.

- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?

Non

- Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

Oui, pour les NOx et les composés organiques volatils.

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?
- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?
- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?

Flou sur les mesures

- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

Calendrier non réaliste

C) Mesures

Parmi les objectifs prévus dans le PDU (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre
- ceux qui sont à l'étude
- ceux qui ont été modifiés
- ceux qui ont été supprimés

Objectifs insuffisamment directifs pour arriver à des résultats concrets.

CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence 2003	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU 2005	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				
Part de la voirie principale aménagée au profit des transports collectifs	189,4 km (Paris)			2001 : 41 km de couloirs de bus

				annoncés. A peine la moitié réalisés 3 ans plus tard.
Part de la voirie principale aménagée au profit des modes de déplacements non motorisés	117,6 km (Paris)			
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Longueur de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par bus	PDU IDF : 153 lignes de bus (95 lignes urbaines, 58 lignes de pôle à pôle, 143 pôles d'échanges)			
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
6. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				
Part de la voirie principale aménagée avec une répartition de l'espace public en faveur du vélo	163 km de pistes		652 km	Aucun kilomètre ajouté en 2001, 1 en 2002, 10 en 2003
CONTENU : MESURES DU PDU	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Budget du PDU pour le réseau de transports collectifs	PDU lignes de bus Etat : 4374 millions d'euros, Région 6518 millions d'euros, STIF 5816 millions d'euros.			
Budget du PDU pour le transport ferroviaire	Rénovation des gares, 45,5 millions d'euros (Région)			
Budget du PDU pour l'accessibilité aux grands Equipements	PDU qualité de service 92 millions d'euros Région			

Rénovation matériel roulant SNCF, 1999 millions d'euros, Région

Engagements financiers pour année 2003 :
Etat : 5310 millions d'euros
Région : 9545 millions d'euros
STIF : 6396 millions d'euros

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Dans la petite couronne, stabilisation
Grande couronne, augmentation
Paris : -11,5 %

Y a -t- il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Oui

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

Oui en théorie mais la modification du SDRIF n'augure pas de résultats positifs

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Très peu sont mis en place

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre du PDU sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Non

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

Mesures prises à Paris sont positives
Petite et grande couronne beaucoup plus aléatoires

Les crédits affectés ont ils été consommés ? Lesquels ?

Etat se désengage dans beaucoup de domaines.

II. Information et concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs Du PDU	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes du PDU				Insuffisant
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante du PDU				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets du PDU				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le PDU				

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration du PDU ?

Pour l'élaboration oui.

Quelle a été la communication grand public ?

Pour le suivi insuffisance de communication.

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Non.

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- élaboration **Oui** Non
- mise en œuvre **Oui** Non
- suivi **Oui** **Non**

III. Observatoire : suivi et évaluation

Réponses en gras

Le préfet s'est-il substitué à l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) en cas de retard ? (article 28-2 de la LOTI)

Oui Non

Un observatoire de suivi du PDU est-t-il mis en place ?

Oui Non

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire du PDU ?

Oui Non

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Oui **Non**

L'état d'avancement de la réalisation du PDU fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Oui Non

• Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population

Partenaires du PDU

Autre :

IV - Urbanisme et transports

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions du PDU ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA)
- Schémas Régionaux des Transports
 - DTA
 - CPER**
- Contrats d'agglomération / contrats de Pays
 - SCOT**
 - POS/PLU**
- Autres (Agenda 21, contrats Atenee, etc.)**
 - PRQA**
 - PPA**

Y a-t-il eu des retombées des PDU sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT)

Cela dépend des municipalités, à Paris oui.

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Nous essayons de participer au maximum aux comités d'axes, de pôles, locaux avec beaucoup de difficultés (disponibilité).

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des PDU de votre région ?

Très mitigé sauf à Paris

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

a. quant au contenu des PDU.

Le PDU devrait être beaucoup plus directif.

b. quant aux interventions des associations

Pour beaucoup de responsables l'effet de serre est une nébuleuse et les contraintes ne sont pas à la hauteur des résultats.

Autres observations :

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre des PDU

Faire un PDU beaucoup plus directif avec des mesures qui ne soient plus seulement des recommandations.

PDU PARIS ILE DE FRANCE

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES TRANSMISES PAR CLAUDE LOISEAU

La particularité du PDU, approuvé le 15 décembre 2000, est son caractère régional : il regroupe l'ensemble des départements et près de 2200 communes.

Le bilan est plutôt satisfaisant quant à son élaboration, car les associations de protection de l'environnement et d'usagers de transport ont participé aux groupes de travail et au comité de pilotage du PDU.

Le diagnostic est relativement bon, cependant on peut regretter qu'il y ait beaucoup de recommandations et peu de prescriptions, ainsi que peu de choses

sur la baisse de la circulation automobile : objectif de diminution de 3 % en valeur absolue de la circulation automobile sur la région (- 5 % à Paris, - 2 % en grande couronne et entre la grande couronne et la petite couronne).

En outre, le PDU indique comme objectifs une augmentation de 10 % de la marche à pied, un doublement de la circulation en vélo et une augmentation du fret ferroviaire et par voie d'eau de 3 % ; et ce sont des minima.

143 comités de pôles vont être mis en place, 53 le sont déjà, principalement sur les gares. La SNCF, les transporteurs, les associations de taxis, les élus, ainsi que les associations participent à ces comités, pilotés par les DDE ou la DRE. Ces comités se réunissent tous les trois mois.

Cependant, la SNCF a décidé de mettre en place ses propres comités de pôles et d'axes, relativement efficaces. Ce sont des personnes du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) qui pilotent ces comités de pôles. 40 comités d'axes sont mis en place, surtout sur les lignes de bus.

Aujourd'hui, des PDU locaux se créent, notamment sur les structures intercommunales. Néanmoins, dans les villes nouvelles, les associations ne sont pas toujours invitées.

On peut regretter que le PDU doit se baser sur l'existant, d'autant plus que le schéma directeur approuvé en 1994 est surtout autoroutier. Certaines infrastructures nouvelles du contrat de plan n'apparaissent pas dans le PDU.

Il est indiqué dans le PDU, un tiers des crédits pour la route et deux tiers pour les transports en commun. De plus, lorsque de nouvelles zones d'activités, commerciales ou d'équipements sont implantées, il faut qu'elles soient desservies par les transports en commun. Toutefois, au nouveau siège de Peugeot à Poissy, pourtant situé à 200 mètres d'une gare, va être construit un parking de 1500 places pour 3000 emplois ; un complexe commercial à Aubervilliers va voir le jour avec la construction d'un parking de 5000 places (un recours est prévu par la FNAUT).

Le PDU d'Ile-de-France a été approuvé par tout le monde, sauf par les conseils généraux des Yvelines et de la Seine-et-Marne.

Une série d'opérations, hors PDU, voient le jour, comme le tramway de Juvisy. Ce sont globalement des opérations de transports collectifs, ce qui est plutôt positif.

Concernant la tangentielle ferrée ouest, elle va avoir un certain retard, du fait des voies encombrées, de la SNCF et de l'opposition des riverains, de crainte que des trains de marchandises circulent la nuit. Ile-de-France Environnement a demandé une contre-expertise environnementale.

Il existe un comité de suivi, où participent les mêmes personnes que celles présentes lors de l'élaboration. Elles sont environ au nombre de 80, avec des représentants des associations comme Ile-de-France Environnement, l'AUT Ile-de-France, le MDB (Mouvement de Défense de la Bicyclette), ... Cependant, on peut regretter l'absence des élus.

Un observatoire semble être mis en place, mais pour l'instant pas de participation.

Avis de Dérailleurs sur le PDU de l'agglomération de Caen

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération caennaise entre dans sa phase finale: l'enquête publique est close depuis le 12 janvier: il devrait être applicable avant l'automne 2001.

Le scénario C, le plus volontariste, sera une sorte de "schéma directeur" à échéance de 15 ans. L'objectif à 5 ans est de réaliser le scénario B. C'est plutôt une bonne nouvelle.

En effet, en devenant, au fil des mois, plus concrète, plus précise, plus chiffrée, la réflexion sur le PDU semblait avoir perdu de vue les objectifs affichés à l'origine. On se serait contenté, avec les scénarios A et B, de "diminuer l'augmentation" de la circulation automobile, au mieux de la stabiliser, interprétant par là la Loi sur l'air qui demande aux PDU de "diminuer le trafic automobile", sans préciser si la référence est la situation actuelle, ou une hypothétique projection à 5 ans basée sur l'évolution moyenne des déplacements dans les grandes agglomérations françaises au cours des dernières années. Ainsi, si l'on établit que l'augmentation du trafic auto sera de 14% en 5 ans "si l'on ne fait rien", les responsables du PDU considéraient que l'objectif légal aurait été respecté si les actions menées avaient limité l'augmentation à 8%, ce qui est l'objectif du scénario A, qui nous semblait pendant un moment avoir la préférence des responsables. Seul le C est sensé pouvoir amener une diminution réelle (mais faible) de la voiture.

A noter que lors de la présentation publique du printemps 1999, les habitants qui se sont exprimés avaient choisi à près de 78% le scénario C...

En ce qui concerne l'évolution des autres modes, et en particulier du vélo, la projection est plus difficile à établir, car les données moins nombreuses. Mais l'on sait bien qu'en matière de circulation cycliste, et contrairement à la voiture, il ne suffit pas de créer des aménagements pour les voir utilisés. Il faut aussi inciter les gens à prendre leurs vélos... et rendre moins attractif l'usage de la voiture!

Sur le plan des aménagements, le programme vélo prévu au scénario C nous paraît répondre à la demande des cyclistes de l'agglomération, tant en terme de loisirs que de déplacements. Son coût serait, pour l'ensemble de l'agglomération, de 45,4 MF. (plus réseaux communaux et zones 30): Celui-ci semble faire tousser dans certaines mairies. Il est donc loin d'être acquis, car sa mise en oeuvre dépend du bon vouloir des communes. Aucun financement spécifique n'est prévu pour le PDU. Rappelons cependant les coûts de quelques projets routiers, intégrés au PDU, considérés comme absolument nécessaires et qui ont, ou vont, trouver un financement: aménagement du seul échangeur de Mondeville entre les périphériques nord et sud: 96 MF; "sécurisation" du périphérique nord: 150MF; réalisation de la première tranche de la liaison interquartiers nord: 300 MF; pénétrante Weygand: 120 MF; pénétrante des Pépinières: 140 MF; boulevard de la plaine sud: 230 MF; déviation de la D. 562: 250 MF.; première section du demi-contournement autoroutier sud: 130 MF, installation d'un panneau à messages variables: 1 MF. ...

Cette comparaison permet de se rendre compte que si le discours de nos élus évolue plutôt favorablement, leurs actes donnent résolument, pour l'instant, la priorité à l'automobile. On peut donc s'interroger sur l'entrain qu'ils mettront à lancer des politiques de communication et d'incitation en faveur du vélo! Sur ce point, leur choix de ne pas participer à la dernière "journée sans voiture" est à notre avis révélateur... (Le scénario C en propose une par mois dans les centres de l'agglomération...)

En ce qui concerne l'attractivité de la voiture, le scénario C ne nous semble pas assez ambitieux. Il prévoit certes une redistribution du stationnement en centre-ville (moins de places de surface, moins de places gratuites, davantage de places en souterrain et en "proche périphérie" du centre), mais sans diminution du total des places disponibles, alors que le ratio de Caen est déjà supérieur à la moyenne nationale. De plus, les routes nouvelles envisagées auront pour conséquence d'accroître la rapidité des déplacements en voiture, et de diminuer les encombrements. Sont-ce là des mesures visant à inciter nos concitoyens à emprunter davantage le vélo et les transports en commun? Nous nous permettons d'en douter!

Quant à l'évaluation des coûts des différentes actions, elle ne fait pas apparaître de reports (pourquoi continuer à prévoir des routes si l'on a moins de voitures?), et, à notre avis, elle laisse de côté certains paramètres, et en particulier les coûts de fonctionnement liés à un usage accru de l'automobile. Investir dans les transports en commun, le vélo et la marche, c'est éviter ces coûts énormes, mais difficilement quantifiables: accidents, pollution, bruit, entretien, etc. Le prendre en compte accélérerait et modifierait peut-être les choix financiers, pour les mettre plus vite en accord avec les choix politiques...

Bref, le PDU tel qu'il est proposé ne nous satisfait pas encore entièrement. Enfin, deux questions fondamentales restent sans réponses valables.

La Loi sur l'air n'a pas prévu de maître d'œuvre aux PDU. En conséquence, il appartiendra à chacun (communes, district, département, DDE), dans son domaine de responsabilité, d'appliquer les actions prévues. Le document ne prévoyant pas explicitement à qui revenait la responsabilité des dites actions, on risque de voir, au mieux, les collectivités se renvoyer aimablement la balle, au pire faire la sourde oreille. Un précédent fâcheux existe: l'article 20 de la Loi sur l'air "oblige" à la prise en compte des vélos lors des créations ou des réaménagements de voirie. Personne ne l'applique, et la Préfecture elle-même nous répond qu'il est inapplicable... Au Syndicat Mixte (chargé de l'élaboration du PDU), on indique que la mise en oeuvre du PDU révèle "un désert législatif conforté par une absence totale de dispositions réglementaires", et on serait preneur d'un "mode d'emploi", si quelqu'un en disposait... On s'apprête à mettre en place un "observatoire", mais celui-ci n'aura pas de pouvoir. En revanche, les communes pourraient montrer leur volonté en adaptant rapidement (d'ici un à deux ans) leurs POS au PDU. Le feront-elles?

D'autre part, l'élaboration du PDU a montré que l'aire d'application (le Périmètre des Transports Urbains) était trop étroite: les trafics d'échanges avec l'aire urbaine (la zone d'emplois) devraient être pris en compte, d'autant qu'ils s'effectuent dans leur écrasante majorité en voiture, et que le PDU n'aura sur eux quasiment aucun impact. Là, il s'agit d'une question d'organisation politique, qui ne pourrait trouver une réponse que dans le cadre d'une communauté d'agglomération élargie dans laquelle une seule "autorité" serait responsable de l'organisation des déplacements, de la création d'un "pays de Caen", d'un engagement plus fort du département et de la région dans ces questions. Pour l'instant, on en est loin...

A nous d'agir encore pour que les réalisations s'accordent aux choix qui ont été faits, et pour que les prochaines révisions du PDU soient encore plus clairement favorables au vélo!

Remise du Vieux Clou rouillé 2005 au Président de la Communauté d'Agglomération Caen la Mer :

La Communauté d'Agglomération Caen la Mer fait maintenant partie de notre " paysage quotidien ". Sa récente extension correspond à la ville " réelle et vécue ". Caen la Mer gère des dossiers qui ont des implications dans notre vie quotidienne : collecte des ordures ménagères, station d'épuration, équipements sportifs, équipements culturels et de loisirs et certaines catégories de voiries...

Les objectifs de la Communauté en matière de déplacements sont de réaliser des routes rapides (LIQN, pénétrantes, boulevard sud...) qui auront pour effet d'accroître l'usage de la voiture et d'augmenter la périurbanisation , et donc d'entrer en conflit avec le Plan de Déplacements Urbains et le SCOT. Ce PDU doit être modifié et révisé dans un avenir très proche (horizon 2006).

Lors de l'élaboration de ce PDU le Périmètre des transports Urbains retenu (alors 19 communes) conformément à la loi était jugé trop restrictif par beaucoup des partenaires du PDU. Nous souhaitons que la modification et la révision du PDU soient réalisées dans le cadre du SCOT (120 communes), qui correspond à l'aire réelle des déplacements, et qui peut maintenant légalement être un cadre choisi pour cela.

Il est apparu aussi que Viacités pouvait agir en matière de transports en commun, mais que les pouvoirs du Syndicat mixte à mettre en œuvre les différents aspects du PDU étaient limités. Par exemple pour les aménagements cyclables : seules les communes en sont responsables... En conséquence, quelques unes agissent....

A l'échelle de Caen-la-Mer, la part de la voiture dans les déplacements est hégémonique, les aménagements cyclables rares, mal entretenus et manquant de continuité, les " barrières " au développement du vélo nombreuses :

- . pas d'intermodalité vélo/transports en commun,
- . pas de stationnement vélo,
- . pas de plans de déplacements d'entreprises, énormément de coupures dues à des routes infranchissables et/ou " incirculables " par les cyclistes (D 515, N 13 par exemple),
- . pas de services (prêt, location, entretien, réparation),
- . pas de projets, pas de budget...

Aujourd'hui, comment relier à vélo : Hérouville à Biéville-Beuville, à Colombelles, à Epron ? Comment relier Caen à Mondeville, à Cormelles, Fleury à Iffs ? Comment aller de St Germain la Blanche Herbe à Saint Contest ?

Ce Clou Rouillé à Caen la Mer vise les communes qui la composent : pas de coordination, pas de réflexion sur un plan de jalonnement cyclable ...

Et pour la majorité d'entre elles, pas de prise en compte du PDU et de la Loi sur l'Air : l'article L228-2 du Code de l'Environnement oblige pourtant à la réalisation d'aménagements cyclables dès qu'il y a travaux de voirie. Il peut être entendu dans un sens très large, comme le montrent les textes officiels -Documents du CERTU, Ministère des Transports-, et jurisprudence dite " de Valence " : une simple réfection du revêtement devrait légalement entraîner une réflexion sur la place des vélos...

Aujourd'hui, un schéma cyclable d'agglomération est nécessaire, un budget cyclable d'agglomération est indispensable, et ceci sans augmenter le budget de la Communauté : la redistribution d'une partie des sommes prévues à la construction de la LIQN, par exemple,

vers les aménagements cyclables, permettrait d'équiper une bonne partie de l'agglomération en aménagements cyclables de qualité...

La Communauté d'Agglomération Caen la mer devrait montrer l'exemple en matière de " développement durable des déplacements ".

Pour l'instant, il n'en est rien.

Le contraire serait-il possible ?

Citons pour exemple la Communauté d'Agglomération Chambéry Métropole (118 000 habitants), La politique cyclable y est caractérisée par :

Un budget cyclable de 10 euros par habitant et par an (soit 1 180 000 euros par an, lorsque l'agglomération caennaise y consacre moins de 100 000 euros, soit moins de 0,45 €/an/habitant, c'est-à-dire... 22 fois moins !) à sa politique cyclable, pour compléter son réseau et les " Zones 30 " déjà existantes.

Elle a créé sa Vélostation, dont les vélos bleus totalisent plus de 50000 jours de location à ce jour.

Un Plan de Déplacement d'Entreprises est en cours en centre-ville de Chambéry : 5000 personnes sont concernées par ce programme visant à aider les salariés à se passer de leur voiture.

Dix écoles bénéficient d'un programme Pédibus et Vélobus, aidant les parents à s'organiser pour accompagner leurs enfants à pied ou à vélo à l'école. Tous les commerces, habitations et bureaux neufs devront prévoir un garage à vélos. Le parc d'arceaux de stationnement est en cours de doublement avec 1300 nouveaux arceaux.

Plusieurs autres projets sont prévus dans les mois à venir, comme le recrutement d'un patrouilleur vélo, la participation au marquage des vélos pour réduire l'impact du vol, et une enquête en lien avec les commerçants du centre-ville pour inciter les clients à faire leurs achats à vélo.

Un objectif : 10% des déplacements faits à vélo d'ici à 2010, lorsqu'à Caen, on considère souvent qu'atteindre 3% des déplacements à vélo est utopique...

Grille d'indicateurs pour l'évaluation D'Agenda 21 local sur le volet transport

Agenda 21 local de

Localisation.....

Populationhabitants

Territoire du Périmètre Urbain.....km2

Précisez la date de délibération adoptant l'AG21L :

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions de l'AG21L ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA)
- Schémas Régionaux des Transports
 - DTA
 - CPER
- Contrats d'agglomération / contrats de Pays
 - SCOT
 - POS/PLU
- Autres (contrats Atenee, etc.)
 - PRQA
 - PPA

IV. OBJECTIFS et CONTENU de l'AG21L dans le champ des transports

1. Références du document aux transports et à la pollution atmosphérique ?

Citations avec n° de pages

2. Références du document à l'effet de serre ?

Citations avec n° de pages

Au Protocole de Kyoto ?

Au recommandations du GIEC ?

Au Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

A l'impact des transports sur la pollution et la santé ?

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est-il évoqué ou explicité dans le CPER ?

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence de l'AG21L quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?

- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

MESURES/ INDICATEURS	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
<u>Emissions annuelles de gaz à effet de serre</u>				
Emission de dioxyde de carbone CO ₂				
Emission de méthane CH ₄				
Emission de protoxyde d'azote N ₂ O				
Emission d'hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				
<u>1. MOBILITE ET TRANSPORT DE PERSONNES</u>				
Part des déplacements réalisés en voiture particulière				
Part des déplacements réalisés en transports collectifs urbains				
Part des déplacements réalisés en autocar				
Part des déplacements réalisés en train				
Part des déplacements réalisés en vélo				
Part des déplacements réalisés à pieds				

2. DEVELOPPEMENT DU VELO ROUTE VOIES VERTES ET DE LA MARCHÉ A PIED				
Schéma directeur cyclable				
Longueur de voies aménagées en faveur des piétons				
Aires piétonnes créées				
Longueur de pistes cyclables vélo route voies vertes				
Parcs de stationnement sécurisés pour vélos				
3. PROMOTION DE CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Aide à l'équipement en énergie propre des flottes de gestionnaires publics				

- Les enjeux définis dans le AG21L, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?

- Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?

- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?

- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

C) Mesures

Parmi les objectifs prévus dans le AG21L (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre

- ceux qui sont à l'étude

- ceux qui ont été modifiés

- ceux qui ont été supprimés

CONTENU : MESURES DE L'AG21L	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
3. INTERMODALITE				
4. DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE A PIED				
Charte piétonne				
Aires piétonnes créées				
5. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				
6. STATIONNEMENT DES VOITURES				
7. MARCHANDISES EN VILLE				
8. PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS				
9. ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS				
En milieu scolaire				
Après des entreprises				

Dans les administrations et services publics				
Après des ménages				
10. INFORMATION SUR LES TRANSPORTS				
11. BUDGET				
Budget de l'AG21L pour les actions transport				

Ces actions prévues dans l'AG21L de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs de l'AG21L (préciser) ?

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?
Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Y a -t- il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ? mise en œuvre ?
Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Les mesures de sensibilisation éventuellement prévues vous paraissent elles assez ambitieuses pour produire des changements d'habitude ?

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre de l'AG21L sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

V. Concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION POUR L'ELABORATION DE L'AG21L (TOUS THEMES CONFONDUS)	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes de l'AG21L				
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante de l'AG21L				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets de l'AG21L				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				
Invitation des associations d'usagers des transports à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration de l'AG21L ?

Quelle a été la communication grand public ?

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- élaboration Oui Non
- mise en œuvre Oui Non
- suivi Oui Non

VI. Observatoire : suivi et évaluation

Un observatoire de suivi de l'AG21L est-t-il mis en place ?

Non Oui

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire de l'AG21L ?

Non Oui

- Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

L'observatoire a-t-il apporté des correctifs ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

L'état d'avancement de la réalisation de l'AG21L fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Oui Non

- Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population

Partenaires de l'AG21L

Autre :

IV- Le projet de ville, d'agglomération, de contrat de Pays ...

Y a-t-il eu des retombées des AG21L sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT) et les contractualisations pour l'aménagement du territoire (contrat d'agglomération, de pays...)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des AG21L de votre région ?

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

e. quant au contenu des AG21L ?

f. quant aux interventions des associations

Autres observations

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre de l'AG21L et en rapport avec l'effet de serre

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre des AG21L

Grille d'indicateurs pour l'évaluation D'Agenda 21 local sur le volet transport

Agenda 21 local de **GRENOBLE**

Localisation / *ISERE*

Populationhabitants
374 000 h (PTU)

Territoire du Périmètre Urbain.....km2

Précisez la date de délibération adoptant l'AG21L :
Agglomération : non adopté à ce jour mais

*1) un chargé de mission Agenda 21 recruté en 2003
- Michel Luna (tél. : 04 76 59 56 61) -*

*2) L'agglomération vient d'annoncer le lancement d'un Plan local de lutte contre l'effet
de serre initié par l'Agence locale de l'énergie (ALE).
Directrice ALE : Martine Echevin (tél. : 04 76 00 19 09)*

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions de l'AG21L ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA)
 - Schémas Régionaux des Transports
 - DTA
 - CPER
- Contrats d'agglomération / contrats de Pays
 - SCOT EN COURS
 - POS/PLU
- Autres (contrats Atenee, etc.)
 - PRQA
 - PPA

I. OBJECTIFS et CONTENU de l'AG21L dans le champ des transports

Le volet transport devrait s'appuyer sur le PDU (www.smtc-grenoble.org/PDF/PDU)

Le PDU grenoblois est considéré comme particulièrement volontariste par rapport à ceux d'autres agglomérations françaises.

1. Références du document aux transports et à la pollution atmosphérique ?

Citations avec n° de pages

Le document A21 étant encore à l'état de projet, pas de citation possible.
Plusieurs citations dans le PDU.

2. Références du document à l'effet de serre ?

Citations avec n° de pages

A21 : Idem

PDU : p53 dans partie « constat »

Au Protocole de Kyoto ?

A21 : Idem

PDU : p85 dans partie « projet »

Au recommandations du GIEC ?

Idem

Au Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

Idem

A l'impact des transports sur la pollution et la santé ?

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est-il évoqué ou explicité dans le CPER ?

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence de l'AG21L quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Oui, réalisé par le réseau de surveillance de la qualité de l'Air en Rhône Alpes.

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

Le bureau d'étude Explicit a réalisé pour le compte de l'Agence locale de l'énergie (ALE) un bilan des consommations énergétiques et des émissions de GES induites.

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?

Plusieurs scénarios établis par l'étude Explicit.

A noter que le PDU se fixe pour objectif de respecter les engagements français de stabilisation des émissions entre 90 et 2010 dans le secteur des transports en ce qui concerne le dioxyde de carbone.

- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

MESURES/ INDICATEURS	Année de référence	Au fil De l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
<u>Emissions annuelles de gaz à effet de serre</u>				
Emission de dioxyde de carbone CO ₂				
Emission de méthane CH ₄				
Emission de protoxyde d'azote N ₂ O				
Emission d'hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				
1. MOBILITE ET TRANSPORT DE PERSONNES	1992 (PDU)			
Part des déplacements réalisés en voiture particulière	54%		Objectif PDU : 48% en 2010	
Part des déplacements réalisés en transports collectifs urbains	14%		Objectif PDU : 17% en 2010	
Part des déplacements réalisés en autocar				
Part des déplacements réalisés en train				
Part des déplacements réalisés en 2 roues	5%		8%	
Part des déplacements réalisés à pieds	27%		27%	
2. DEVELOPPEMENT DU VELO ROUTE VOIES VERTES ET DE LA MARCHE A PIED				
Schéma directeur cyclable				
Longueur de voies aménagées en faveur des piétons				
Aires piétonnes créées				
Longueur de pistes cyclables vélo route voies vertes				
Parcs de stationnement sécurisés pour vélos				
3. PROMOTION DE CARBURANTS PLUS "PROPRES"				

Aide à l'équipement en énergie propre des flottes de gestionnaires publics				

- Les enjeux définis dans le AG21L, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?

Oui dans PDU (p85) : stabilisation des émissions de dioxyde de carbone à horizon 2010

Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?

- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?

Oui dans PDU (p86) : « l'amélioration de l'efficacité énergétique globale devrait permettre de réduire la consommation d'énergies non renouvelables d'au moins 10% par rapport à la situation actuelle » (...) « La procédure de mesure de cette baisse devra être examinée plus finement ».

- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

C) Mesures

L'A21 devrait s'appuyer vraisemblablement sur les actions prévues dans le PDU.

Parmi les objectifs prévus dans le AG21L (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre

- ceux qui sont à l'étude

- ceux qui ont été modifiés

- ceux qui ont été supprimés

CONTENU : MESURES DE L'AG21L	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				<i>Prévu dans PDU</i>
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				<i>Idem</i>
3. INTERMODALITÉ				<i>Idem</i>
4. DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE A PIED				<i>Id</i>
Charte piétonne				
Aires piétonnes créées				
5. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				<i>Id</i>
6. STATIONNEMENT DES VOITURES				<i>Id</i>
7. MARCHANDISES EN VILLE				<i>Id</i>
8. PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS				<i>Id</i>
9. ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS				<i>Id</i>
En milieu scolaire				
Auprès des entreprises				
Dans les administrations et services publics				

Auprès des ménages				
11. INFORMATION SUR LES TRANSPORTS				
12. BUDGET				
Budget de l'AG21L pour les actions transport				

Ces actions prévues dans l'AG21L de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs de l'AG21L (préciser) ?

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?

Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Y a-t-il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Dans cadre PDU

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

Oui dans PDU

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?
Un plan de mobilité a été initié à la métro. Rappelons par ailleurs qu'une des entreprises de l'agglomération grenobloise a été l'une des premières à expérimenter en France un PDE d'ampleur (ST MicroElectronics).

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ? mise en œuvre ?

Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Cf PDU

Les mesures de sensibilisation éventuellement prévues vous paraissent elles assez ambitieuses pour produire des changements d'habitude ?

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre de l'AG21L sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Création d'un poste de chargé de mission Agenda 21 à la Métro en 2003

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

II. Concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION POUR L'ELABORATION DE L'AG21L (TOUS THEMES CONFONDUS)	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes de l'AG21L				
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante de l'AG21L				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets de l'AG21L				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				
Invitation des associations d'usagers des transports à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration de l'AG21L ?

Quelle a été la communication grand public ?

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Fait par le biais de l'Agence locale de l'énergie.

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- élaboration Oui Non
- mise en œuvre Oui Non
- suivi Oui Non

III. Observatoire : suivi et évaluation

Un observatoire de suivi de l'AG21L est-t-il mis en place ?

Non Oui

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire de l'AG21L ?

Non Oui

- Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

L'observatoire a-t-il apporté des correctifs ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

En cours de définition

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

L'état d'avancement de la réalisation de l'AG21L fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Non Oui

- Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population

Partenaires de l'AG21L

Autre :

IV- Le projet de ville, d'agglomération, de contrat de Pays ...

Y a-t-il eu des retombées des AG21L sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT) et les contractualisations pour l'aménagement du territoire (contrat d'agglomération, de pays...)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des AG21L de votre région ?

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

g. quant au contenu des AG21L ?

h. quant aux interventions des associations

Autres observations :

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre de l'AG21L et en rapport avec l'effet de serre

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre des AG21L

L'A21 grenoblois devrait permettre à ce que la révision du PDU prévue en 2005 tienne pleinement compte du bilan énergétique/GES réalisé par Explicit/ALE ; le lancement du Plan d'action local pour réduire les émissions de GES devrait y contribuer.

Grille d'indicateurs pour l'évaluation D'Agenda 21 local sur le volet transport

Agenda 21 local de **NANTES**

Localisation / *LOIRE ATLANTIQUE*

Populationhabitants
850 000 h pour la métropole Nantes-St Nazaire
550 000 h pour l'agglomération nantaise
280 000 h pour la ville de Nantes

Territoire du Périmètre Urbain.....km2

Précisez la date de délibération adoptant l'AG21L :

Ville : 1^{er} Agenda de 1997 à 1999

Ville + Communauté Urbaine (CU): délibérations prévues au 2^{ème} semestre 2005

Remarque préalable : La ville et la CU (créée en 2001) se lancent conjointement fin 2004 dans l'élaboration d'un Agenda 21. L'A21 communautaire traitera principalement des grandes politiques structurantes (notamment celle des réseaux : transport, déchets, énergie,...) tandis que l'A21 municipal agira dans les domaines restés de sa compétence (espaces verts, patrimoine municipal, action sociale et éducative,...) en privilégiant une approche de proximité (modification des comportements).

Chargé de mission Agenda 21/ ATENEE à la CU : Alban Mallet (tél. : 02 40 99 49 16)

Chargé de mission Agenda 21 à la ville : Laurent Comélieu (tél. : 02 40 41 99 18)

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions de l'AG21L ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA) *EN COURS*
 - Schémas Régionaux des Transports
 - DTA
 - CPER
 - Contrats d'agglomération / contrats de Pays
 - SCOT EN COURS
 - POS/PLU *OUI (ville+CU)*
- Autres (contrats Atenee, etc.) *Articulation Atenee/A21 au niveau de la CU*
 - PRQA *EN COURS*
 - PPA *OUI + EN COURS*

I. OBJECTIFS et CONTENU de l'AG21L dans le champ des transports

Remarque préalable : Le PROJET D'A21 MUNICIPAL en cours d'élaboration est structuré selon 4 grands axes : respecter les équilibres écologiques mondiaux et en particulier limiter les émissions de

gaz à effet de serre, penser la ville de demain (articulation avec la révision du PLU), exercer la solidarité internationale et promouvoir la diversité culturelle.

1. Références du document aux transports et à la pollution atmosphérique ?

Citations avec n° de pages

Ce document étant encore à l'état de projet, pas de citation possible .

2. Références du document à l'effet de serre ?

Citations avec n° de pages

Idem

Au Protocole de Kyoto ?

Mentionné dans le document de politique énergétique de la ville, elle même composante de l'A21.

Au recommandations du GIEC ?

Idem

Au Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

Idem

A l'impact des transports sur la pollution et la santé ?

Mentionné dans la partie santé / Ville de demain

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est il évoqué ou explicité dans le CPER ?

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence de l'AG21L quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

L'A21 nantais (ville + CU) se donne pour priorité les enjeux énergétiques et liés à l'effet de serre.

Y a t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Oui, réalisé par le réseau de surveillance de la qualité de l'Air des Pays de Loire.

Réaction sur le PPA :

Le PPA devrait clairement mentionner la synergie des actions qualité de l'air / économies d'énergie / effet de serre...

Les orientations générales proposées par le PPA rejoignent très largement celles préconisées par ailleurs en matière de consommation d'énergie et de réduction des consommations des émissions de gaz à effet de serre. Même si dans ce dernier cas ce ne sont pas les mêmes polluants gazeux qui sont visés, les actions de prévention à mettre en œuvre sont partiellement similaires.

La très grande majorité d'entre elles qui relève de la compétence communale figure donc déjà dans l'avant projet d'Agenda 21 élaboré par la ville, notamment :

- articuler le développement urbain et le développement des réseaux de transport collectif dans l'esprit de la loi SRU ;
- mettre en place des plans de mobilité dans les services et administration, avoir des parcs de véhicules moins polluants et recourir à des carburants « propres » ;
- prendre en compte les consommations énergétiques et émissions atmosphériques des bâtiments (OPATB) : entretien des matériels de combustion (chaudières et brûleurs), isolation du bâti, utilisation des énergies renouvelables, raccordement au réseau de chaleur,...

Par conséquent, on peut regretter que le PPA ne soit pas mieux articulé tant en terme d'apport d'information que de préconisation d'actions avec les incitations et conseils en matière d'énergie/effet de serre. Certes les outils proposés notamment par l'ADEME sont les mêmes dans les deux cas. Mais une plus grande compréhension des origines et effets des polluants tantôt à l'échelle locale (qualité de l'air respiré) tantôt à l'échelle globale (effet de serre) est nécessaire, d'autant plus que les réseaux de surveillance de qualité de l'air viennent d'être appelés à s'orienter dans cette direction (Plan climat présenté par le gouvernement en date du 22/07/04).

Une compréhension claire des enjeux et des économies d'efforts sont les meilleurs garants que les collectivités locales puissent s'engager concomitamment et efficacement sur ces sujets multiples.

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

Le bureau d'étude Explicit est en train de réaliser pour la CU un bilan des consommations énergétiques et des émissions de GES qui en découlent.

L'objectif est de constituer un outil d'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de CO2 sur l'agglomération nantaise.

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?

Prévu

- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

Remarques : l'agglomération est globalement épargnée par les pics de pollution (proximité de la mer et donc vent d'ouest) ; les nuisances sonores posent davantage de problème à la population. Toutefois, même si la qualité de l'air y est globalement bonne, les relevés d'Air Pays de Loire montre que certains axes de trafic automobile ont des valeurs limites pour les Nox et benzène, que certaines rues encaissées présentent des taux limites et qu'en période de canicule la ville n'est pas à l'abri de formation importante d'ozone.

MESURES/ INDICATEURS	Année de référence	Au fil De l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
<u>Emissions annuelles de gaz à effet de serre</u>				
Emission de dioxyde de carbone CO ₂				
Emission de méthane CH ₄				
Emission de protoxyde d'azote N ₂ O				
Emission d'hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				
1. MOBILITE ET TRANSPORT DE PERSONNES	1997			
Part des déplacements réalisés en voiture particulière	57,4% (62% selon enquête 2002)		Objectif PDU : tendre vers 50% en 2010	
Part des déplacements réalisés en transports collectifs urbains	14,8% (14% en 2002)		Objectif PDU : tendre vers 18% en 2010	
Part des déplacements réalisés en autocar				
Part des déplacements réalisés en train				
Part des déplacements réalisés en 2 roues	4% (3,9% en 2002)			
Part des déplacements réalisés à pieds	23,8% (21% en 2002)			
2. DEVELOPPEMENT DU VELO ROUTE VOIES VERTES ET DE LA MARCHE A PIED	1999			
Schéma directeur cyclable				
Longueur de voies aménagées en faveur des piétons (<i>continuité piétonne et vélo-promenade</i>)	180 km		226 km prévus au schéma directeur	
Aires piétonnes créées				
Longueur de pistes cyclables vélo route voies vertes	225 km		570 km prévus au schéma interco	

Parcs de stationnement sécurisés pour vélos				
3. PROMOTION DE CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Aide à l'équipement en énergie propre des flottes de gestionnaires publics				

- Les enjeux définis dans le AG21L, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

Oui, partiellement.

- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?

Oui

Le projet d'A21 municipal comprend une rubrique intitulée « Lutte contre l'effet de serre » composée de sous-parties : augmenter la part des ENR, construire des bâtiment économes en énergie, développer les alternatives à la voiture et privilégier les véhicules propres, réduire la production de déchets, informer le public

Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

En cours (ex. 21% ENR en 2010, 40% de véhicules propres dans le parc municipal fin 2006)

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?

Pas encore

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?

- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?

Oui

- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

En cours

C) Mesures

Remarque : L'A21 s'appuie sur les actions prévues dans le PDU (consultable sur www.auran.org/).

Parmi les objectifs prévus dans le AG21L (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre

- ceux qui sont à l'étude
- ceux qui ont été modifiés
- ceux qui ont été supprimés

CONTENU : MESURES DE L'AG21L	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				<i>Prévu dans PDU</i>
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				<i>Idem</i>
3. INTERMODALITÉ				<i>Idem</i>
4. DEVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ A PIED				<i>Id</i>
Charte piétonne cheminements piétonniers				
Aires piétonnes créées				
5. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				<i>Id</i>
6. STATIONNEMENT DES VOITURES				<i>Id</i>
7. MARCHANDISES EN VILLE				<i>Id</i>
8. PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS				<i>Id</i> (

9. ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS				<i>Id</i>
En milieu scolaire				<i>Id (Pédibus, vélobus)*</i>
Auprès des entreprises				
Dans les administrations et services publics				<i>en cours à la ville +CU notamment)</i>
Auprès des ménages				
10. INFORMATION SUR LES TRANSPORTS				
11. BUDGET				
Budget de l'AG21L pour les actions transport				<i>Pas de budget spécifique</i>

**A noter toutefois qu'une démarche Pedibus/Vélobus vers les écoles « prend » plus facilement dans les petites villes de l'agglomération qu'à Nantes même compte tenu des conditions de circulation. L'Ecopole (maison de l'environnement) soutenue par l'Ademe et la CU organise actuellement des sessions de formation/information sur ce sujet.*

Ces actions prévues dans l'AG21L de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs de l'AG21L (préciser) ?

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?

Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Objectif d'atteindre un parc propre à hauteur de 40% fin 2006

Y a-t-il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Dans cadre PDU

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

C'est l'un des objectifs majeurs du PLU

Est-ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Un plan de mobilité a été initié à la ville + CU.

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ?
mise en œuvre ?

Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Les mesures de sensibilisation éventuellement prévues vous paraissent elles assez ambitieuses pour produire des changements d'habitude ?

Non

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre de l'AG21L sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Oui pour lancer la démarche : création d'un poste à la ville en juin 2004, placé auprès du directeur de l'urbanisme + recours à un bureau d'étude pour la CU qui dispose par ailleurs d'un chargé de mission recruté sur contrat ATENEE (aide au lancement de l'A21 notamment sur le volet énergie / effet de serre). Mais la montée en puissance des activités devra assez vite être accompagné de moyens humains et spécifiques supplémentaires – d'autant plus sur la question énergie / effet de serre / transport en raison des de l'épuisement des aides d'Etat (ADEME+financement transports urbains).

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

II. Concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION POUR L'ELABORATION DE L'AG21L (TOUS THEMES CONFONDUS)	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes de l'AG21L				
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante de l'AG21L				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets de l'AG21L				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				
Invitation des associations				

d'usagers des transports à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				
--	--	--	--	--

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration de l'AG21L ?

Prévu au premier semestre 2005

Quelle a été la communication grand public ?

En cours de préparation avec dans un premier temps ciblage particulier (ex. : présentation ce mois de novembre 2004 aux 150 directeurs d'école des démarches énergie / effet de serre (gestion économe des bâtiments, incitation à modifier les comportements d'éclairage, chauffage de déplacement -étendre démarches pédibus-vélobus).

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Projection débat organisé par la CU en mai 2004 à l'occasion de la sortie du film « The day after tomorrow ».

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- élaboration Oui Non
- mise en œuvre Oui Non
- suivi Oui Non

III. Observatoire : suivi et évaluation

Un observatoire de suivi de l'AG21L est-t-il mis en place ?

Non Oui

Projet d'une coordination des têtes de réseaux associatifs courant 2005

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire de l'AG21L ?

Non Oui

• Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Non Oui

• Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

L'observatoire a-t-il apporté des correctifs ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

En cours de définition

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

L'état d'avancement de la réalisation de l'AG21L fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Non Oui

- Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population

Partenaires de l'AG21L

Autre :

IV- Le projet de ville, d'agglomération, de contrat de Pays ...

Y a-t-il eu des retombées des AG21L sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT) et les contractualisations pour l'aménagement du territoire (contrat d'agglomération, de pays...)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°)

Jugement et propositions :

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des AG21L de votre région ?

Le premier A21 nantais (97-99), s'il a permis certains progrès réels à l'époque (ex : diminution de l'emploi de phytosanitaires par le service des espaces verts), était réduit à une approche environnementale et ne traitait nullement des enjeux énergétiques. Les démarches engagées aujourd'hui se veulent beaucoup plus ambitieuses. La synergie de démarches communautaires (impulsion de la CU, démarche en cours à Nantes, Rezé, Bouguenais, Sainte Luce, ...) et la volonté politique réaffirmées ces derniers mois par JM Ayrault, Président de l'agglomération et maire de Nantes, sont de bonne augure. Mais le défi, notamment en matière de limitation de la circulation automobile et de l'étalement urbain est énorme.

Selon vous, quelles devraient-êre les priorités

i. quant au contenu desAG21L ?

j. quant aux interventions des associations

Sensibilisation de la population sur les enjeux climatiques.

Autres observations

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre de l'AG21L et en rapport avec l'effet de serre

- *Trouver du sens aux actions*

- *Temps long pour modifier les comportements*

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre desAG21L

L' A21 nantais devrait conduire à ce que la révision du PDU prévue en 2005 mentionne et intègre la question de l'effet de serre en tant que telle (suivi CO2 notamment) ce qui n'est pas le cas actuellement.

Grille d'indicateurs pour l'évaluation D'Agenda 21 local sur le volet transport

Agenda 21 local de l'agglomération de NANCY

Localisation / *MEURTHE ET MOSELLE*

Populationhabitants
265 000 h (agglomération)

Territoire du Périmètre Urbain.....km2

Précisez la date de délibération adoptant l'AG21L :

*Non adopté à ce jour par le Grand Nancy mais création en 2003 d'une mission
développement durable composée
- d'un directeur : René Badot (tél. : 03 83 91 83 22)
- d'une chargé de mission Agenda 21 : Katia Hammoutene (tél. : 03 83 91 81 27)
- d'un chargé de mission ATEnEE : Ludovic Entemeyer (tél : 03 83 91 82 34)*

*A noter par ailleurs que l'ancien chargé de mission ATEnEE a rejoint la direction
déplacements de la CU du Grand Nancy (Benoît Klein, tél. 00 83 91 83 70).*

Les documents suivants ont-ils été intégrés aux réflexions de l'AG21L ?

- Dossier de voirie d'Agglomération (DVA)
 - Schémas Régionaux des Transports
 - DTA
 - CPER
- Contrats d'agglomération / contrats de Pays
 - SCOT EN COURS
 - POS/PLU
- Autres (contrats Atenee, etc.) *ATENEE*
 - PRQA
 - PPA

I. OBJECTIFS et CONTENU de l'AG21L dans le champ des transports

Remarques préalables :

*La démarche nancéienne se caractérise d'une part par son Comité du
développement durable (ex « Comité de l'environnement et des*

déplacements ») et sa mission développement durable et d'autre part par la dimension « transports » de son contrat ATEnEE passé avec l'ADEME. C'est a priori la seule collectivité

- à disposer à la fois d'un chargé de mission A21 et d'un chargé de mission ATENEE

- à avoir contractualisé une démarche ATEnEE avec un volet transport aussi ambitieux

- à pouvoir s'appuyer sur un Espace Info Energie aux compétences renforcées sur les enjeux liés aux transports.

Ainsi, le projet au travers du contrat ATEnEE a été baptisé PlanETE, Plan d'Efficacité Territoriale de l'Energie et est composé de 5 axes majeurs dont l'un porte sur énergie-environnement dans les politiques des transports.

Il s'agit notamment d'apporter des éléments d'analyse en matière d'efficacité énergétique à la révision du PDU adopté en juin 2000.

1. Références du document aux transports et à la pollution atmosphérique ?

Citations avec n° de pages

2. Références du document à l'effet de serre ?

Citations avec n° de pages

Le contrat ATEnEE cite comme objectif à part entière la réduction des émissions de GES.

Au Protocole de Kyoto ?

Au recommandations du GIEC ?

Au Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?

A l'impact des transports sur la pollution et la santé ?

Le phénomène de changement climatique ou effet de serre est-il évoqué ou explicité dans le CPER ?

b) Prise en compte de la consommation d'énergie, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre :

Quelle est la pertinence de l'AG21L quant à la consommation d'énergie et ses conséquences sur la pollution atmosphérique et l'effet de serre ?

Y a-t-il des calculs des émissions des différents polluants atmosphériques ?

Oui, réalisé par le réseau AirLor.

Y a-t-il un bilan des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre par les transports dans l'agglomération ?

La mission déplacement du Grand Nancy démarre, dans le cadre de l'actualisation de ses études déplacements, un Diagnostic Energie Environnement des Déplacements (DEED). Ce concept, soutenu et promu par l'ADEME, consiste à évaluer, pour un individu ou un ménage, l'énergie consommées et les volumes de substances polluantes émises au cours de ses déplacements pendant une journée de semaine ordinaire. Il permet notamment de répondre à des questions du type « qui consomme et qui pollue » ? en rapportant la dépense énergétique et les émissions aux caractéristiques socio-économiques des individus et aux localisations résidentielles.

- perspectives au fil de l'eau ou scénario volontariste de changement ?

- analyse des impacts spécifiques des transports sur l'environnement ?

MESURES/ INDICATEURS	Année de référence	Au fil De l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
<u>Emissions annuelles de gaz à effet de serre</u>				
Emission de dioxyde de carbone CO ₂				
Emission de méthane CH ₄				
Emission de protoxyde d'azote N ₂ O				
Emission d'hydro-fluoro-carbone (notamment HFC 134A)				
1. MOBILITE ET TRANSPORT DE PERSONNES	(PDU)			
Part des déplacements réalisés en voiture particulière	%		Objectif PDU : % en 2010	
Part des déplacements réalisés en transports collectifs urbains	%		Objectif PDU % en 2010	
Part des déplacements réalisés en autocar				
Part des déplacements réalisés en train				
Part des déplacements réalisés en 2 roues	%		%	
Part des déplacements réalisés à pieds	%		%	

2. DEVELOPPEMENT DU VELO ROUTE VOIES VERTES ET DE LA MARCHÉ A PIED				
Schéma directeur cyclable				
Longueur de voies aménagées en faveur des piétons				
Aires piétonnes créées				
Longueur de pistes cyclables vélo route voies vertes				
Parcs de stationnement sécurisés pour vélos				
3. PROMOTION DE CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
Aide à l'équipement en énergie propre des flottes de gestionnaires publics				

- Les enjeux définis dans le AG21L, reprennent-ils notamment les objectifs de Kyoto, du Programme National de Lutte contre les Changements Climatiques ?
- Y a-t-il des objectifs spécifiques concernant la consommation d'énergie et/ou l'effet de serre ?
- Y a-t-il des objectifs datés et quantifiés ?

Objectif d'équiper la totalité du parc de transport en commun en véhicule propre.

- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de CO₂ ?
- Y a-t-il des objectifs de réduction des émissions de gaz fluorés liées à la climatisation des véhicules ?
- Y a-t-il des objectifs de baisse de la consommation d'énergie non renouvelable ?
- Y a-t-il un calendrier de réalisation ?

C) Mesures

Parmi les objectifs prévus dans le AG21L (voir tableau), précisez :

- ceux qui ont été mis en œuvre
- ceux qui sont à l'étude

- ceux qui ont été modifiés
- ceux qui ont été supprimés

CONTENU : MESURES DE L'AG21L	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
1. DIMINUTION DU TRAFIC AUTOMOBILE, AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU, PARTAGE DE LA VOIRIE				
2. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PROMOTION DES CARBURANTS PLUS "PROPRES"				
3. INTERMODALITE				
4. DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE A PIED				
Charte piétonne				
Aires piétonnes créées				
5. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO				
6. STATIONNEMENT DES VOITURES				
7. MARCHANDISES EN VILLE				
8. PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS				

9. ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS				
En milieu scolaire				
Après des entreprises				
Dans les administrations et services publics				
Après des ménages				
10. INFORMATION SUR LES TRANSPORTS				
11. BUDGET				
Budget de l'AG21L pour les actions transport				

Ces actions prévues dans l'AG21L de votre territoire (voir tableau) vous semblent-elles pertinentes par rapport aux objectifs de l'AG21L (préciser) ?

Qu'en est-il de la réduction de la circulation automobile, en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus ?

Amélioration de la fluidité de la circulation tout en la réduisant ?

Application de l'article n°24 de la LAURE sur le renouvellement des parcs publics de véhicules ?

Y a -t- il eu une réflexion pour optimiser la distribution urbaine des marchandises ?

Des mesures de maîtrise de l'urbanisation (étalement urbain) sont-elles envisagées ?

Est ce que des Plans de déplacement des entreprises (PDE) publiques ou privées ont été envisagés ? mis en place ? si oui, par quelles entreprises ?

Est ce qu'une politique de tarification des transports a été envisagée ? mise en œuvre ?

Si, oui quelle est sa nature et son contenu ?

Les mesures de sensibilisation éventuellement prévues vous paraissent elles assez ambitieuses pour produire des changements d'habitude ?

Les moyens humains, techniques, financiers pour la mise en œuvre de l'AG21L sont-ils en adéquation avec les objectifs ?

Globalement, les mesures prises sont-elles efficaces, ont-elles les effets attendus ?

II. Concertation :

Quels acteurs institutionnels, économiques, et associatifs ont été impliqués dans les groupes de travail ?

INFORMATION ET CONCERTATION POUR L'ELABORATION DE L'AG21L (TOUS THEMES CONFONDUS)	Année de référence	Au fil de l'eau	Objectifs De l'AG21L	Observations
Communication auprès des groupes cibles concernés aux principales étapes de l'AG21L				
Communication et sensibilisation de groupes cibles lors de la mise en place d'une action importante de l'AG21L				
Consultation des groupes cibles pour analyser les effets de l'AG21L				
Invitation des associations de protection de l'environnement à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				
Invitation des associations d'usagers des transports à participer aux actions de débats sur le l'AG21L				

Une information a-t-elle été organisée autour des différentes phases d'élaboration de l'AG21L ?

L'A21 prévoit une large concertation des associations, citoyens et partenaires institutionnels.

Quelle a été la communication grand public ?

Les enjeux en matière de lutte contre le changement climatique ont-ils été présentés au public ?

Fait par le biais de l'Espace Info Energie « Mobilité ». L'EIE est animé par 2 conseillers, l'un « énergie », l'autre « déplacements ». Un guide des déplacements alternatifs à la voiture dans l'agglomération nancéienne est notamment en préparation.

Considérez-vous avoir été suffisamment informé au cours des différentes étapes :

- élaboration Oui Non
- mise en œuvre Oui Non
- suivi Oui Non

III. Observatoire : suivi et évaluation

Un observatoire de suivi de l'AG21L est-t-il mis en place ?

Non Oui

Projet d'observatoire du développement durable au niveau de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire urbaine nancéienne (ADUAN) qui participera notamment à la mise en place d'indicateurs de développement durable et plus particulièrement sur le thème de l'énergie. Une mission d'évaluation sera par ailleurs dévolue à un bureau d'études spécialisé.

A quelle date ?

Votre association intervient-elle (ou est-il prévu qu'elle intervienne) dans l'observatoire de l'AG21L ?

Non Oui

- Si oui, quels moyens vous sont donnés ?

L'observatoire a-t-il demandé des études complémentaires ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

L'observatoire a-t-il apporté des correctifs ?

Non Oui

- Si oui, sur quel(s) thème(s) ?

Quels sont les critères d'évaluation retenus pour le suivi des actions ?

En cours de définition

- Des indicateurs ont-ils été définis ?

Existe-t-il des réseaux de mesures ou faut-il constituer de nouvelles données pour l'évaluation ?

L'état d'avancement de la réalisation de l'AG21L fera-t-il l'objet d'une communication (actions, résultats et effets) ?

Non Oui

- Si oui, à qui sera-t-elle destinée ?

Population
Par tenaires de l'AG21L
Autre :

IV- Le projet de ville, d'agglomération, de contrat de Pays ...

Y a-t-il eu des retombées des AG21L sur les documents d'urbanisme (PLU, élaboration du SCOT) et les contractualisations pour l'aménagement du territoire (contrat d'agglomération, de pays...)

Si oui :

Votre association a-t-elle l'intention de s'investir sur l'élaboration des nouvelles dispositions d'urbanisme et jusqu'à quel point ? (simple suivi, demande de participation aux commissions, etc.°

Jugement et propositions :

Le PDU du Grand Nancy a été fortement critiqué par le milieu associatif local qui lui reprochait notamment de ne se fixer aucun objectif quantifié.

On peut penser que les efforts déployés depuis l'année dernière notamment par le biais de partenariats étroits avec l'ADEME vise à combler en partie ces lacunes. La révision du PDU à mi-parcours permettra de juger si les résultats sont à la hauteur des espérances.

Quel jugement portez-vous, en général, sur la mise en œuvre des AG21L de votre région ?

Selon vous, quelles devraient-être les priorités

k. quant au contenu desAG21L ?

l. quant aux interventions des associations

Autres observations :

Difficultés et contraintes rencontrées dans la mise en œuvre de l'AG21L et en rapport avec_l'effet de serre

Suggestions –Recommandations pour une meilleure prise en compte de l'effet de serre dans la mise en œuvre desAG21L