Ephémères

CREPAN

Comité Régional d'Etude pour la Protection et l'Aménagement de la Nature

Association fédérative régionale de préservation de l'environnement en Normandie

74 Boulevard Dunois 14 000 Caen – Tel : 02 31 38 25 60 - crepan@gmail.com site : www.crepan.org

Hors-Serie n°1 : Mobilité Durable / Septembre 2017

Le thème de la mobilité, tant pour les personnes que pour le fret, est très peu abordé aujourd'hui par le CREPAN. Pourtant, ce sujet est essentiel pour l'écologie à plus d'un titre. Pour mobiliser sur ce thème les bénévoles, et sensibiliser les élus locaux, régionaux, ainsi que nos concitoyens via les médias, le CREPAN a reçu un stagiaire durant 4 mois, Hadrien LEGALLET, et encadré par Marc LE ROCHAIS, bénévole, pour travailler sur le sujet et notamment réaliser ce premier hors-série des Éphémères. Ce n'est pas le rôle du CREPAN de mener une étude approfondie sur le sujet. Nous laissons volontiers à l'Etat, aux collectivités, à l'ADEME le soin de le faire ! Mais ce document a pour objectif d'apporter un éclairage et de donner le sentiment de citoyens engagés soucieux d'écologie sur cette thématique des transports.

Dans Ce Numéro

Quelques chiffres sur les déplacements en Normandie 2

Un déséquilibre prononcé en faveur du transport routier 2

Un déséquilibre modal qui impacte fortement l'environnement, le cadre de vie et la santé publique 2

Comment en est on arrivés là? 5

La lente agonie du fret ferroviaire en Normandie dans l'indifférence quasi générale... 5

Des solutions connues et qui nécessitent une volonté et un courage politique 6

Photos : ©Marc LE ROCHAIS

Quelques chiffres sur les déplacements en Normandie : Un déséquilibre prononcé en faveur du transport routier

Tant pour les personnes...

→ Les habitants du Calvados effectuent en moyenne 4 déplacements par jour et utilisent la voiture pour 67% d'entre eux.

→ Les Normands utilisent la voiture à hauteur de 78 % pour les déplacements domicile-travail.

→ Sur les flux domicile-travail entre Bayeux et Caen, malgré l'existence d'une ligne ferroviaire, 90% des trajets se font en voiture.

→ Les agglomérations de Caen et Rouen sont à l'image des métropoles françaises où pour n'importe quel motif de déplacement, la voiture est utilisée à plus de 60%.

→ Elle est très présente à Caen, y compris sur les courtes distances avec plus de 37 % d'utilisation sur les trajets inferieurs à 2km.

→ Les travailleurs se rendant en Ile de France depuis l'ex région Haute-Normandie utilisent cependant à plus de 60% le mode ferroviaire.

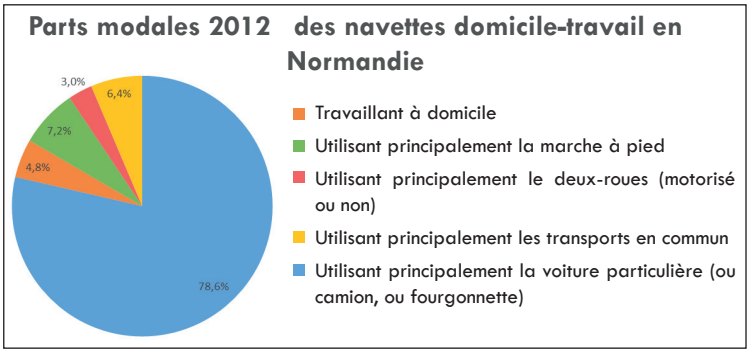
...que pour le fret.

→ Sur le territoire de l'Eure et de la Seine-Maritime où les données sont disponibles, la part dévolue aux poids-lourds dans les flux interrégionaux avoisine les 85% pour le mode routier, alors qu'elle est de 9% pour le fluvial et tombe à 6% seulement pour le ferroviaire.

→ Sur l'ex Basse-Normandie, 97% des flux vers les autres régions sont assurés par camions, avec seulement un petit 3% pour le rail et le fluvio-maritime.

→ En 2016, plus de 100 000 camions transitaient par le port de Caen-Ouistreham, et 50000 par Cherbourg.

→ Les tonnages transportés par wagons à Caen et Cherbourg sont inexistants depuis les plans fret successifs de la SNCF au milieu des années 2000



Un déséquilibre modal qui impacte fortement l'environnement, le cadre de vie et la santé publique

35%. C'est la contribution du secteur des transports aux émissions totales de CO2 en France en 2012. Secteur numéro 1 en terme d'émission de CO2, ce chiffre est en constante augmentation depuis les années 1990, alors même que l'objectif du Grenelle de l'Environnement de 2007 était de réduire d'ici 2020 de 20% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Sachant qu'au sein des transports, 95% des émissions sont causées par le mode routier, on observe à quel point la mobilité durable est un enjeu crucial dans le contexte du dérèglement climatique. Selon l'étude de Santé Publique France, la pollution atmosphérique causerait environ 48 000 décès prématurés par an, troisième cause de décès après le tabac et l'alcool. En Haute-Normandie en 2005, 37,3 % des émissions de NOx (oxydes d'azote) étaient dues au transport routier. Ce gaz irritant pour les bronches augmente la fréquence et la gravité des crises pour les personnes asthmatiques et les infections pulmonaires chez les enfants. Les services d'urgences voient affluer lors des pics de pollution les personnes sensibles victimes de toux, gênes respiratoires... A long terme, la pollution de l'air entraîne affections respiratoires, maladies cardio-vasculaires... Bruit, insécurité routière, consommation d'espaces naturels et agricoles, sont d'autres conséquences du développement et de l'utilisation excessive du mode routier. Le graphique suivant résume les impacts des infrastructures routières sur notre environnement, au cours du temps. Ainsi, contrairement à une idée répandue par les lobbies, la « route durable » n'existe pas !

La transition écologique en Normandie ? Passons aux actes pour les infrastructures de transports !

Projet Inter-IKEA

Le projet Inter-IKEA prévu à Fleury-sur-Orne va à l'encontre du bien être environnemental pour plusieurs raisons. Il vient s'ajouter d'une part à une offre de centres commerciaux déjà très présente en périphérie de Caen, contribuant à affaiblir encore plus le commerce de proximité en difficulté et pourtant plus écologique, car n'exigeant pas systématiquement des déplacements en voiture. D'autre part, du fait de sa localisation à un nœud autoroutier et de l'étalement urbain qu'il génère, le projet Inter-IKEA sera vecteur d'environ 700 véhicules supplémentaires sur le territoire (et bien plus encore selon l'Autorité Environnementale).

Plan vélo du Conseil Départemental du Calvados

Lancé en 2004 par le Département pour un montant de 23,8 millions d'euros avec des subventions de la Région, de l'Etat et de l'Europe, le plan vélo de la collectivité prévoit à terme l'aménagement de voies vertes, véloroutes et autres itinéraires cyclables formant un réseau de 700 km. Une aide technique et financière est apportée aux communautés de communes pour des projets cyclables. L'association Dérailleurs remettait son guidon d'or au Vice-Président en charge du plan, pour sa pugnacité et la méthode qui associait les cyclistes aux décisions. La voie verte de la Suisse-Normande réalisée dans le cadre de ce plan épargne l'infrastructure ferroviaire Caen-Flers, préservant ainsi la possibilité de sa remise en service. Le plan vise le vélo loisirs, mais aussi l'usage quotidien dans la périphérie des villes

Projet de plateforme logistique Logidis

Trop à l'étroit à Carpiquet, le groupe Carrefour étudie le déménagement de sa plate-forme logistique sur un autre site de l'agglomération caennaise. Celle-ci générera un trafic quotidien de 700 à 1200 poids lourds, sans compter les déplacements des 500 salariés. Les différentes options (Soliers, Verson, Mondeville...) ne prévoyaient pas de connexion au réseau ferroviaire fret, ni de desserte par le réseau urbain, malgré les demandes du CREPAN auprès de la direction du groupe et des élus de Caen la Mer. Un projet totalement incompatible avec les enjeux écologiques et énergétiques.

Ligne ferroviaire Serqueux-Gisors

La modernisation et l'électrification de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors permettra de développer et fiabiliser le fret ferroviaire depuis le port du Havre vers l'Ile de France, en offrant un itinéraire fret quasi dédié. Ce projet va dans le sens de l'écologie car il utilise une voie ferré existante sur le territoire et n'engendre pas de nouvelle consommation d'espace, même si la problématique du bruit doit être traitée pour limiter les nuisances des riverains. Il favorisera le report modal et libérera des capacités sur la ligne Paris / Rouen, bénéficiant également au réseau Intercités, TER et Transilien.

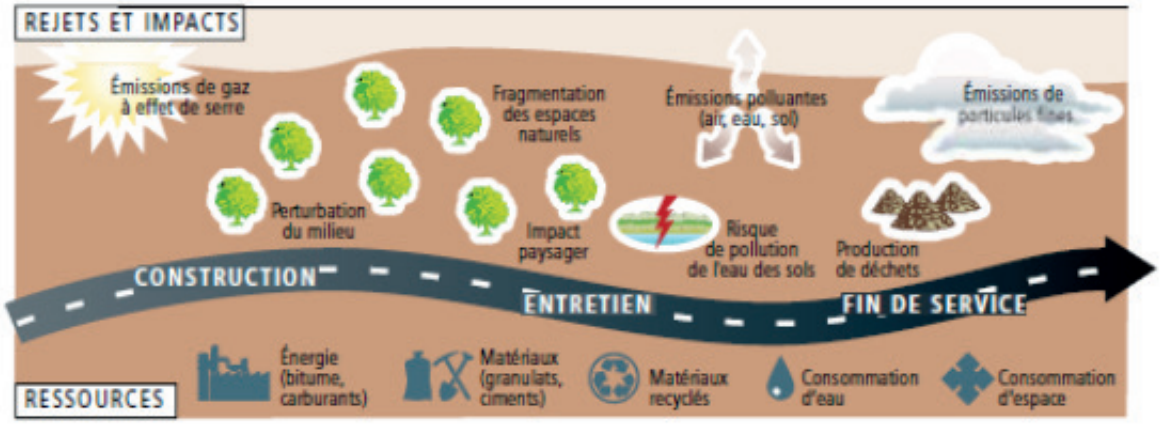
Contournement Est de Rouen : un projet appartenant au passé

Ce projet datant des années 1970 est jugé inutile et dépassé par les associations de défense de l'environnement. Il va s'ajouter à un réseau déjà dense d'infrastructures et ne résout pas les problèmes de congestion urbaine, causés principalement par les déplacements courts (moins de 6 km) des habitants de l'agglomération en heure de pointe. Le milliard d'euros nécessaire fera défaut à d'autres opérations ferroviaires ou de transports collectifs plus en phase avec les enjeux écologiques actuels. Les impacts du projet sur l'environnement sont importants : effet de coupure des milieux naturels avec atteinte pour la biodiversité, grave perturbation du système hydrologique (les modifications substantielles, sur la structure du système karstique fissuré, sont des facteurs aggravants et accentuent la vulnérabilité de l'eau potable et la pérennité de son approvisionnement), consommation d'espace (plus de 160 hectares de terres arables, plus de 80 hectares de sols forestiers) seront détruits. Retrouvez l'article complet sur www.crepan.org

Rouen-Evreux, une ligne ferroviaire à remettre en service pour le TER

Fermée au trafic régulier de voyageurs dans les années 1970, la remise en service de ce type de ligne est très pertinente au regard de la transition écologique. Étudiée par l'ancienne majorité régionale, le potentiel d'un TER Rouen-Evreux via Louviers est estimé à 2500 voyageurs par jour, avec 17 allers / retours quotidiens, pour un coût de 130 millions d'euros. Le report modal de la route vers le rail est donc très élevé, le train étant beaucoup plus attractif qu'une liaison routière par bus. Les consommations d'espaces sont très limitées, les infrastructures et l'emprise existants encore sur une majeure partie de la ligne. Dormant dans les cartons suite aux protestations de riverains, le dossier doit être remis sur le haut de la pile des dossiers prioritaires.

Les pressions de la route sur l'environnement tout au long de sa vie



Source : Ifen.

Comment en est on arrivés là?

Les causes sont nombreuses ! Le mode routier a été fortement encouragé durant ces dernières années. Investissements autoroutiers et de 2x2 voies incessants, mobilisant des financements conséquents faisant défaut au rail, rendant plus performante la voiture et qui concurrencent les axes ferroviaires parallèles. Vague importantes de fermetures de lignes ferroviaires. Périurbanisation induite par les infrastructures routières, loin de toute desserte en transports collectifs, et allongeant les trajets domicile-travail, études ou loisirs. Aménagements de grands équipements commerciaux aux nœuds routiers, avec parkings gigantesques, qui constituent des aspirateurs à voitures au détriment du commerce de proximité. Absence de volonté politique en faveur du report modal, les écologistes demandant une autre politique des déplacements sont qualifiés de « khmers verts » ou de nostalgiques. L'Etat n'a aucune vision stratégique et refuse toute fiscalité écologique, tristement illustré par l'abandon irresponsable de l'écotaxe ou la démagogie sur le prix des carburants. En ville, si des projets positifs de transports en commun en site propre voient le jour, la voiture occupe toujours très majoritairement l'espace public, les maires rechignent à supprimer des places de stationnements en faveur des vélos et piétons. Si le résultat de la régionalisation des TER est globalement positif, les perspectives sont inquiétantes (transfert de trains sur autocars, arrivée des bus Macron...) et catastrophiques pour le fret ferroviaire (lire l'encart). Enfin, les citoyens sont pour beaucoup adeptes de la voiture durablement ancrée dans nos têtes, et lui vouent parfois un véritable culte. Ainsi à Rouen, 27,6 % des trajets en voiture font moins de 2 km...

La lente agonie du fret ferroviaire en Normandie, dans l'indifférence quasi générale...

0 wagons dans l'agglomération caennaise, à Cherbourg, des ITE, voies fret, triages à Mézidon et Sotteville aux voies recouvertes de rouille et par la végétation... Le fret ferroviaire se porte mal, notamment en Basse-Normandie. Les plans fret successifs de la SNCF avalisés par le Gouvernement ont entraîné l'abandon de nombreuses dessertes, jetant des milliers de poids-lourds supplémentaires sur les routes. Ainsi, Bayeux voyait transiter encore 400 wagons en 2004. Depuis, ce sont des camions qui livrent l'usine d'embouteillage en provenance de Sète, Béziers, Bordeaux. Idem à Mondeville, à Blainville... A Saint-André de l'Eure, Breteuil, Pré en Pail, Honfleur, c'est l'état de la voie qui a entraîné purement et simplement la fermeture des lignes fret. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2003 n'a pas entraîné l'effet escompté, les autres entreprises reprenant simplement à l'opérateur historique des trafics déjà existants et rémunérateurs. Il est à déplorer l'absence de politique en faveur du fret ferroviaire, par ces mêmes décideurs politiques qui versent une larme de crocodile lors d'accidents tragiques impliquant des poids-lourds! Pourtant, le potentiel existe : céréales, ferrailles, boissons, bois, produits de carrières, déchets ménagers... Nous proposerons des pistes d'actions pour tenter de doper le fret ferroviaire à l'issue de ce numéro des Ephémères.

Des solutions connues et qui nécessitent une volonté et un courage politique

Nous ne pourrons pas nous passer de la voiture du jour au lendemain, notamment pour l'habitat rural et dispersé. Mais il faut revenir à un usage intelligent de l'automobile. De même pour les marchandises, le camion aura toujours une pertinence pour de nombreux trafics et petits tonnages. Nos décideurs ne peuvent plus continuer à faire l'autruche, et poursuivre sur les vieux schémas qui s'apparentent à une fuite en avant ! L'urgence environnementale impose la mise en place d'une autre politique des transports !

Le CREPAN propose différentes mesures phares en faveur d'une politique écologique des déplacements. Elles sont du ressort de tous : Etat, Région, collectivités locales mais aussi citoyen ! Le co-voiturage ou les progrès technologiques (voiture électrique...) ne sont qu'une réponse à la marge et très partielle au problème.

→ Un abandon des projets aspirateurs à voitures et camions : exemple de Logidis et ses milliers de poids-lourds quotidiens sans desserte par rail, le méga centre commercial Inter Ikéa à Fleury sur Orne qui générera au bas mot 700 voitures en plus par jour.

→ L'arrêt de construction de nouvelles autoroutes et 2x2 voies : Avranches-Granville, Caen-Flers, les contournements de Rouen, Evreux, sud de Caen... Ces projets vont encore doper le mode routier, favorisent l'étalement urbain et mobilisent des financements importants, notamment de la Région, faisant défaut au ferroviaire.

→ Un soutien massif au ferroviaire voyageurs, en terme de priorité financière : LNPN avec en priorité la section Paris-Mantes, modernisation et électrification du réseau, réouverture de lignes (en premier lieu Rouen-Evreux aux TER), refonte des grilles horaires avec un véritable cadencement, politique tarifaire incitative et promotion du train...

→ Et aussi au fret ferroviaire : outre le bon projet de modernisation de Serqueux-Gisors, entretien minimal et réhabilitation du tissu capillaire fret, études de potentiel, arrêt des nouvelles zones logistiques sans embranchement fer, étude de mise en place d'un OFP.

→ Densification de l'urbanisation, arrêt de l'étalement urbain, moratoire sur les centres commerciaux en périphérie des villes au bénéfice du commerce de proximité.

→ Mise en place de transports collectifs en site propre (tramway, bus haut niveau de service...), d'équipements cyclables performants (zones de rencontres, pistes et double-sens cyclables, stationnements vélos, services...) en concertation avec les usagers cyclistes, zones et espaces piétons... La maîtrise du stationnement en ville doit être engagée, c'est un levier pour changer les comportements et réduire la place de la voiture.

→ Mise en place de plans de déplacements d'entreprises, d'écoles, organisation de journées de sensibilisation (semaine de la mobilité...) à l'attention de nos concitoyens.

→ Plaider pour une fiscalité écologique, permettant l'internalisation des coûts externes du mode routier. Le produit des recettes doit être affecté aux modes alternatifs. Feu l'écotaxe lamentablement abandonnée ou un mécanisme similaire doit faire l'objet d'un rétablissement, d'abord pour le transit international. Faut-il rappeler que la Normandie subit de plein fouet ce problème des poids-lourds étrangers (ports, axes Calais-Bayonne...). Qu'apportent ces passages de camions pour notre territoire, hormis nuisances, pollution et insécurité routière ? La Région, les parlementaires normands, doivent rejoindre les autres collectivités demandant une éco-redevance pour limiter le fret routier. Les véhicules les plus polluants de type 4x4 doivent être taxés tout au long de leur utilisation.

Y a t-il une réelle volonté de mettre en œuvre le report modal et de s'attaquer à la spirale infernale du transport routier en Normandie ? Les militants écologistes sont malheureusement dubitatifs ! Mais si pour commencer nos décideurs appliquent les quelques préconisations que nous venons de décrire, il est possible d'inverser la tendance. La lutte contre le dérèglement climatique, la protection de la qualité de l'air et de notre santé ne sont pas des problèmes à négliger. Alors, une politique des transports écologique, chiche ?

Sources :

- *« La juste place de la voiture dans la mobilité de demain »* - FNE 2014
- Enquête Ménage Déplacement - AUCAME 2011
- Observatoire Normand des Déplacements 2016
- *« Mobilité domicile-travail »* - ORTeM
- Plan de Développement Urbain 2013 et 2014 - Caen et Rouen
- *« Le transport intérieur de marchandises par voies ferrées ou fluviales »* - CDSOS
- *« Les chiffres clés du transport en 2014 »* DREAL
- *« Agir ensemble »* - FNE, ADEME
- *« Taxe kilométrique poids lourds »* - FNE
- *« Tous écomobiles »* - AREHN
- *« Projet Inter-IKEA »* - GRAPE