

Schéma Régional Climat Air Energie du Nord-Pas-de-Calais

Atelier « Transports et mobilité »

Compte-rendu de l'atelier n°2 du 14/03/2011

Ce compte-rendu est une synthèse des principaux points évoqués par les participants lors de la deuxième réunion de l'atelier « Transports et mobilité ». Cette séance était dédiée à une réflexion sur les objectifs à atteindre et les grandes orientations à retenir à horizon 2020 et 2050 dans le cadre du SRCAE du Nord-Pas-de-Calais.

La lecture de ce document peut s'appuyer sur la lecture du *Document de travail sur le diagnostic et les scénarios* élaboré pour servir de support à la réunion, et sur le diaporama affiché en séance, ces deux documents étant téléchargeables en ligne à cette adresse : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-SRCAE>.

Intervenants :

Adrien Kantin (Energies Demain) & Jeanne Chaboche (RCT)

Compte-rendu : Jeanne Chaboche (RCT) & Sébastien Cosnier (DREAL)



Questions transversales relatives à la méthode d'élaboration des scénarios

- ☛ **Qui a défini les scénarios présentés ? et comment ont-ils été élaborés ?**

Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

Afin d'animer le travail de la 2^{nde} phase d'atelier, deux scénarios ont été établis sur le secteur des transports par le bureau d'études Energies Demain sur la base des données prospectives disponibles au niveau régional, et par défaut au niveau national, et grâce à des modèles de calcul construits spécifiquement pour l'exercice du SRCAE Nord-Pas-de-Calais.

Le choix des scénarios à élaborer et des hypothèses retenues a été validé par les instances de décision du SRCAE.

A noter que ces scénarios n'ont pas vocation à « prédire » l'avenir mais à servir de support à la réflexion : il s'agit d'outils de travail.

- ☛ **Quelle prise en compte des autres leviers que ceux qui sont présentés dans le cadre de la réunion, par exemple les leviers fiscaux, la tarification des transports en commun... ?**

Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

Les leviers présentés dans le cadre de la fiche sont des leviers globaux dont la mobilisation implique de solliciter une multitude de sous-leviers. Par exemple, le levier « report modal vers les transports en commun » pourra être actionné grâce à des interventions sur la qualité et l'accessibilité de l'offre de transports, une politique de stationnement incitative, etc. Ces aspects plus directement opérationnels seront abordés lors de la 3^{ème} séance de l'atelier « Transports et mobilité, prévue le 16 mai 2011, et consacrée aux conditions de mise en œuvre des orientations retenues pour le SRCAE.

- ☛ **Est-ce que les interactions existant entre les leviers (ex. entre le levier « densification » et le levier « reports modaux vers les transports en commun ») sont prises en compte ? Il faut bien noter que les effets peuvent se cumuler et produire de nouveaux impacts.**

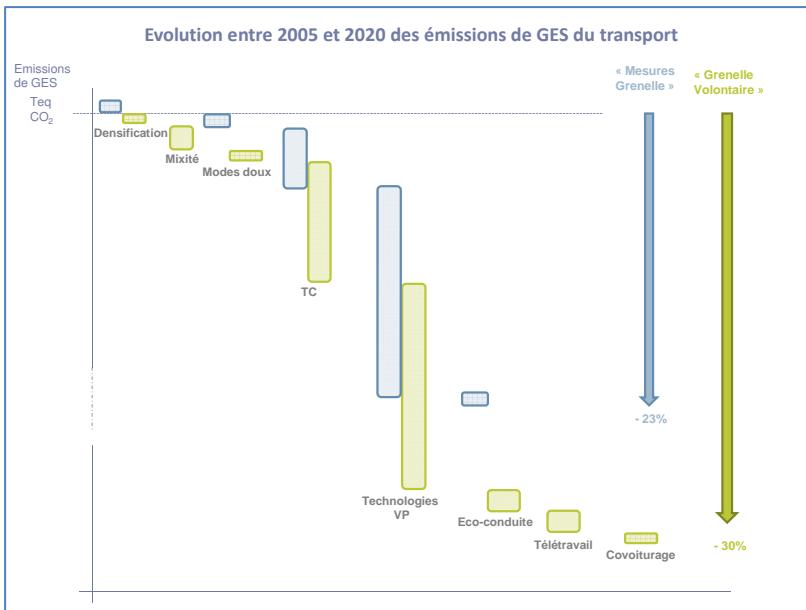
Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

La contribution de chaque levier est présentée dans le cadre de la fiche « toute chose égale par ailleurs ». Il s'agit d'un parti-pris méthodologique destinée à faciliter la compréhension de l'ordre de grandeur que représente chaque levier dans le cadre des ateliers sectoriels. Le document final du SRCAE mettra quant à lui en évidence les articulations et les liens susceptibles d'exister entre les différents leviers mobilisés.

- ☛ **Dans les schémas notamment présentés pages 29 et 30 du diaporama affiché en séance et reproduit ci-dessous, par quoi et comment est déterminée la hauteur des barres ?**

Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

Ce schéma représente la contribution de chaque levier du secteur des transports à la réduction des émissions de GES. Deux scénarios sont représentés : en bleu le scénario Mesures Grenelle et en vert le scénario Régional Volontaire.



A chaque scénario correspond un niveau distinct de mobilisation de chaque levier, ce qui conduit les deux scénarios à atteindre des objectifs différents lorsqu'on cumule l'effet de tous les leviers.

La hauteur de barre est proportionnelle au niveau de mobilisation de chaque levier dans chacun des scénarios. Lorsqu'un levier n'est représenté que dans une couleur (ex. télétravail), cela signifie qu'il n'est mobilisé que dans le cadre d'un des deux scénarios pour diminuer les émissions de GES.

☛ **Quelle est la date de référence à retenir pour calculer l'évolution des émissions de GES ?**

Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

L'année de référence pour le 3×20 est 2005. L'année de référence pour le Facteur 4 est 1990. Les schémas présentés dans le cadre de l'atelier et faisant référence à ces objectifs ne sont pas systématiquement respectueux de ces bornes, ce qui ne pénalise pas la réflexion, mais nécessite néanmoins une correction des schémas qui seront intégrés au SRCAE.

Transports de voyageurs

- ☛ *Pourquoi avoir choisi une hypothèse de stabilisation du nombre de déplacements à l'avenir ? Il y avait moins de déplacements il y a quelques années, c'est la preuve que cette situation peut changer, d'autant plus que les transports en commun et les modes doux se développent, entraînant une baisse du nombre des déplacements.*

Réponse du groupement Energies Demain / RCT :

Emettre des hypothèses sur ce point est très complexe car une multitude de facteurs, notamment sociaux, entrent en compte. L'enjeu étant avant tout d'identifier ce qu'il est possible de faire en région pour réduire les consommations énergétiques, les émissions de GES et de polluants atmosphériques, le parti-pris retenu est d'évacuer cette question au profit d'une réflexion sur les leviers mobilisables.

Leviers « Réduction du besoin de mobilité lié aux changements de formes urbaines »

Levier « Densification du territoire »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ *Peut-on intégrer l'évolution récente de la densification en région, sur la période 2005 / 2010 ?*
- ☛ *Peut-on approfondir le diagnostic de la périurbanisation ? (raisons pour lesquels les gens vont s'installer dans les franges du territoire, calme, jardin/confort, prix attractif...) afin de comprendre comment aller vers une densification « attractive » et ne pas considérer non plus que l'on peut revenir en arrière aussi facilement.*
- ☛ *Peut-on intégrer les accès aux transports en commun, notamment aux TER, dans l'exercice de zonage du territoire régional distinguant les territoires urbains des franges rurales ? Sinon, l'exercice risque d'être caricatural (ex : Carvin dense mais peu de TC et Libercourt moins dense mais très bien desservie).*
- ☛ *Peut-on intégrer les impacts de la densification du territoire sur les autres secteurs (ex. retour à la nature des terres artificialisées) ?*
- ☛ *Peut-on prévoir un scénario « catastrophe » présentant la situation si la densification ne se faisait pas, au contraire ?*
- ☛ *Peut-on intégrer les liens existant entre densification et développement des transports en commun ? entre densification et infrastructures ?*

Les observations relatives aux orientations à retenir

Si on traduit les hypothèses retenues dans le cadre du scénario « objectifs Grenelle » en un nombre d'habitants se déplaçant, elles semblent peu réalistes.

Il sera intéressant de passer rapidement à des mesures concrètes en analysant les raisons des déplacements et en promouvant des solutions favorables à une urbanisation plus dense (comme l'isolation phonique, la création de parcs urbains...).

Levier « Développement de la mixité fonctionnelle »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ *Peut-on prendre en compte les livraisons à domicile ?*
- ☛ *Peut-on prendre en compte l'impact du vieillissement de la population ?*
- ☛ *Peut-on définir plus précisément ce que l'on entend par mixité fonctionnelle (petits commerces répartis ou concerne plus globalement les services et les liens entre bassins de vie et bassins d'emploi) ?*
- ☛ *Peut-on simuler des hypothèses d'aménagement qui s'appuieraient sur un retour / un développement des activités économiques et des services en milieu rural ?*
- ☛ *Peut-on intégrer les liens existant entre mixité fonctionnelle et télétravail ?*

Les observations relatives aux orientations à retenir

La validité de la mixité fonctionnelle est liée à l'usage du territoire qu'on les habitants, ce qui n'apparaît que dans le temps et dans la durée, et dépend des types d'achats... Est-ce que les offres s'implantent là où s'expriment des demandes ? Ou inversement ? Sur l'implantation des surfaces commerciales, les choix sont déjà faits (zones d'activités notamment). Il conviendrait d'expliquer l'historique (évolution des modes de consommation et du mode de développement de l'offre commerciale) et de mettre en évidence les marges de manœuvre restantes.

Faut-il encourager une société de services (location de voiture, livraison à domicile etc.) ?

Une solution à envisager est la diffusion d'outils de souplesse pour les échanges de logements.

- ☛ **La maîtrise de ces leviers est faible. Il n'y a pas de levier en matière d'urbanisme permettant de revenir en arrière sur ces points, et des doutes sur la capacité des outils mobilisables à répondre aux enjeux.**
- ☛ **Les leviers de la densification et de la mixité fonctionnelle sont des questions politiques.**
- ☛ **Leur rôle de soutien aux autres leviers est à réfléchir.**

Leviers « Report modaux »

Levier « Modes doux »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ **Attention à l'équilibre entre les différents modes doux, il faut différencier marche à pied et vélo qui ne sont pas nécessairement compatibles en terme d'aménagements**

- ☛ ***Peut-on estimer un développement différencié des modes doux selon les types de territoires ? Les enquêtes ménages / déplacements montre la différence entre milieu rural et milieu urbain / périurbain de l'usage des différents modes.***

Les observations relatives aux orientations à retenir

Les marges de progrès et les gisements sont très importants en matière de modes doux. L'hypothèse du scénario Régional Volontaire sur ce point est assez peu ambitieux, voire insuffisante.

Attention : il faut surtout développer le vélo sur les portées les plus longues sinon il peut se développer en remplacement d'autres modes doux (ex. marche à pied...).

La réalisation des cartes de zones sensibles à la qualité de l'air vont certainement orienter la part des modes doux à la hausse notamment en intraurbain.

Conditions d'atteinte des objectifs :

- dépasser les freins psychologiques ce qui peut être facilité par le développement des vélos électriques. Les co-bénéfices, santé-qualité de l'air doivent être mis en valeur quelque soit l'âge des personnes
- soutenir les modes doux, notamment au sein des entreprises
- mettre en place un aménagement des villes et des équipements adaptés : parkings / stationnements de vélo, réseaux de voies dédiées au vélo parallèles à la voiture
- décourager l'usage de la voiture (avec une politique de stationnement incitative)

Levier « Transports en commun »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ ***Peut-on prévoir un scénario « catastrophe » présentant un développement très faible des transports en commun ?***

Les observations relatives aux orientations à retenir

Les hypothèses du scénario Régional Volontaire apparaissent réalistes, en lien avec l'ambition du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais de doubler l'usage des TER à l'horizon 2020.

MAIS :

- Ces objectifs apparaissent plus difficilement atteignables en ce qui concerne les systèmes de bus desservant les territoires ruraux.
- D'énormes investissements en matière d'infrastructure sont nécessaires pour atteindre ces objectifs.
- Les transports en commun représentent un coût de plus en plus important pour les collectivités dans un contexte où elles connaissent des difficultés financières.

Conditions d'atteinte des objectifs :

- Quel devenir des lignes les moins rentables face à la nécessité d'une équité de services ? Attention au phénomène de ghettoïsation ou d'abandon de certains quartiers et zones rurales s'ils ne sont plus desservis.
- Faire davantage connaître / accroître la rentabilité économique de l'usage des transports en commun pour les voyageurs. Il s'agit d'un levier très important pour convaincre la population et dépasser les freins « sociaux ». Une augmentation du prix de l'énergie va d'ailleurs souvent dans ce sens même si à l'heure actuelle les TC sont déjà plus rentable que les véhicules individuels.
- Récupérer une part de l'espace dédié à la voiture individuelle (parking, voies de circulation) pour développer les TC et les modes doux

Co-voiturage

Les observations relatives aux orientations à retenir

Les hypothèses du scénario Régional Volontaire ne sont peut-être pas assez ambitieuses.

Leviers « Evolutions technologiques »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ *Est-ce qu'on compte les émissions de GES liées à la fabrication des véhicules ? Cela peut représenter des émissions importantes si on envisage un renouvellement important du parc automobile ?*
- ☛ *De même, est-ce qu'on prend en compte les effets en termes d'émissions de GES et d'usage des sols liés à la production des agro-carburants ?*
- ☛ *Prend-on en compte la diminution de poids des véhicules du futur ?*
- ☛ *Quelle prise en compte de la marge d'incertitude liée à la capacité des instruments réglementaires à manipuler la loi de survie des voitures roulant actuellement (ex. prime à la casse) ?*
- ☛ *Prend-on en compte les nouveaux outils d'information (ex. GPS...) ?*
- ☛ *Quelles conséquences sur la qualité de l'air l'incorporation d'agrocarburants a-t-elle ?*

Les observations relatives aux orientations à retenir

Le Président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a souhaité faire de la région une région phare sur le véhicule électrique. En cohérence, une ambition forte doit être affichée dans le SRCAE : au moins le niveau national (20% de véhicules électriques en 2050).

MAIS :

- Attention aux contre-effets sur la qualité de l'air des leviers technologiques
- Attention aux baisses de performance des véhicules au démarrage (moteur froid). Montrer l'impact de la voiture en intraurbain, notamment les émissions lorsque les moteurs sont « à froid »
- Nécessité nuancée de faire changer les infrastructures pour s'adapter à des véhicules plus lents

Conditions d'atteinte des objectifs :

- Introduire dans le SRCAE des grilles de lecture en termes d'émissions de GES et de polluants atmosphériques pour les parcs automobiles des collectivités. Celles-ci seront néanmoins très tributaires des choix des constructeurs automobiles.
- Faire évoluer les modes d'accès / l'accompagnement des évolutions technologiques (ex. diffusion simultanée de l'auto-partage et de la voiture électrique...).

Leviers « Pratiques de mobilité »

Levier « Eco-conduite »

Les observations relatives aux orientations à retenir

Dans le scénario Régional Volontaire, la diffusion de l'éco-conduite à toute la population d'ici 2050 semble assez ambitieuse même si le prix des carburants pourrait avoir un impact convergent vers cette hypothèse.

Il faudrait citer les chiffres dans le schéma afin d'accompagner la prise de conscience.

Conditions d'atteinte des objectifs :

- Mobiliser le levier « apprentissage » (ex. durant le passage du permis de conduire)
- Jouer sur la hausse du carburant, d'autant plus que certaines innovations technologiques donneront aux usagers la possibilité d'avoir des informations sur leurs consommations de carburants.
- Mettre en place une limitation généralisée des vitesses pour faire face aux risques en termes de sécurité routière liés à la pratique isolée de l'éco-conduite

Levier « Télétravail »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ *Peut-on prendre en compte les effets rebonds (ex. chauffage multiplié sauf si on regroupe des télétravailleurs...) ?*
- ☛ *Quelle sont les références des études utilisées ?*

Les observations relatives aux orientations à retenir

La mobilisation du levier envisagé dans le cadre du scénario « Régional Volontaire » est un peu surestimée. Une substitution des déplacements « domicile-travail » supérieur à 10 km de 30% à l'horizon 2050 semble très forte par rapport à la réalité du marché du travail.

Une hypothèse pourrait être un jour de télétravail par semaine pour les personnes habitant à plus de 10 km de leur lieu de travail. Le télétravail doit être vu au sein d'un plan de déplacement d'entreprise et proposé par la direction aux employés comme un avantage.

Attention à la contradiction entre télétravail et densification

Condition d'atteinte des objectifs :

- Le télétravail existe déjà mais améliorer les TIC peut l'augmenter. Les conditions d'accompagnement sont importantes.

Des leviers supplémentaires ont été évoqués :

-le fait d'inciter/contraindre les ménages à ne posséder qu'une seule voiture au lieu de 2. En effet, l'effet direct est que l'on se déplace moins ou que l'on change plus facilement ses pratiques dans ce cas de figure.

-la livraison à domicile (peut-on essayer de chiffrer ce que représenterait un développement voire une généralisation de ce type de système)

Transports de marchandises

- ☛ *Quelle prise en compte des impacts du transport de marchandises aérien ou maritime, notamment des flux entrants qui sont en forte croissance ? Pourrait-il y avoir a minima des éléments pédagogiques ?*
- ☛ *Les deux scénarios s'inscrivent dans une augmentation de l'ordre de 25% des flux de marchandises à origine ou destination de la région à l'horizon 2020. Cette évolution peut-être remise en question par :*
 - *la fin de la croissance de la population et le possible plafonnement de la consommation individuelle*
 - *l'augmentation des congestions des infrastructures non extensibles,*
 - *l'augmentation du coût du transport, impliquant une diminution des importations de produits venant de loin.*
- ☛ *Pourquoi ne pas aborder les leviers de sobriété pure ?*
- ☛ *Peut-on revoir les hypothèses de développement du port de Dunkerque qui semblent très ambitieuses ? Calais prévoit environ 1 % par an.*

Levier « Report modal »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ *Peut-on intégrer l'évolution du prix du carburant, qui semble être le facteur le plus déterminant dans les reports modaux ? A noter cependant qu'il n'est pas sûr que les hausses du prix du carburant aient réellement un impact en ce sens, en l'absence d'alternative, et en raison du caractère très adaptable de ce secteur.*
- ☛ *Préciser la nature du report modal envisagé dans le cadre d'un développement de la logistique douce : des modes doux ou des véhicules électriques routiers.*

Les observations relatives aux orientations à retenir

Il existe deux leviers importants pour agir sur le report modal : une refonte de l'organisation logistique et une amélioration des infrastructures.

MAIS :

- Les flux intra-régionaux ne peuvent se faire qu'en camions, et les canaux ne rejoignent pas toutes les villes.

Condition d'atteinte des objectifs :

- Massifier et augmenter les taux de charge
- Faire évoluer les logistiques industrielles et les habitudes des clients des transporteurs, notamment leur proposer de grouper l'acheminement de leur produits même si freins psychologiques
- Jouer sur le rôle du consommateur : si on consomme plus de services, on réduit la mobilité des marchandises

- Mettre en place plusieurs points de maillage tout autour des villes
- Utiliser le pouvoir de contrainte des collectivités (ex. la Suisse)
- Diffuser un label sur le modèle du label Eco-Port du Port de Dunkerque
- Intervenir sur le bout de chaîne, avec par exemple des lieux de déstockage à l'entrée des villes (étude sur la métropole lilloise en cours, modèle Distripolis à Paris). Ce n'est peut-être pas aussi évident dans des villes moyennes. Néanmoins, il y a la possibilité d'intervenir via la contrainte législative locale.
- Les zones d'actions prioritaires pour la qualité de l'air peuvent contribuer à un passage vers la logistique douce en centre urbain.
- Les collectivités ont également des outils réglementaires à leur disposition
- Exemple de la Suisse qui en quelques années a obligé l'ensemble des camions à monter sur des trains

Levier « Evolution technologique »

Les observations relatives aux orientations à retenir

Les camions électriques interviendront : on peut les développer et les mettre en œuvre.

MAIS :

- Il y a un investissement plus élevé avec un coût d'amortissement plus élevé
- Les transporteurs n'investissent que dans pour développer la diversification de leur offre et leur image. Cela peut vite changer si les curseurs sont déplacés (prix de l'énergie, subventions...)

Condition d'atteinte des objectifs :

- La solution qui pourrait être d'utiliser d'autres véhicules rend nécessaire un soutien financier.

Levier « Relocalisation de la production »

Les questions relatives à la méthode

- ☛ **Quels produits sont concernés ?**

Les observations relatives aux orientations à retenir

D'ici 2050, on pourrait avoir des politiques volontaristes de relocalisation industrielle et pas seulement agricoles, néanmoins les relocalisations industrielles semblent très difficiles dans les conditions économiques actuelles.

MAIS :

- Produire près du consommateur ne permet pas systématiquement de diminuer les transports (exemple de Rungis qui centralise avant de renvoyer en région). Il faut avant tout développer le système des circuits courts, y compris dans leurs aspects logistiques. Néanmoins, sur ce point aussi, la vigilance est de mise : beaucoup d'études montrent que les circuits courts ne sont pas forcément synonymes de réduction des émissions de GES (petits camions à moitié vide au lieu de gros camions pleins).

Condition d'atteinte des objectifs :

- Les commanditaires locaux peuvent commander suffisamment de produits locaux pour assurer des circuits courts viables.
- Diffuser l'étiquetage environnemental et/ou carbone / éduquer les consommateurs, en étant pédagogique via l'alimentation
- Au-delà de la relocalisation, les emplois de réparation/recyclage pourraient se développer sur le territoire régional pour faire face à la question du cycle de vie des produits industriels : durée de vie en baisse et production lointaine.