

Atelier 2**Les nouvelles dispositions législatives favorisent-elles une meilleure maîtrise de l'énergie ?**

Christian BAIZET, Ville de Romans

Laurent COGERINO, Rhônalénergie-Environnement

Mise en place d'un plan de déplacements urbains volontaire pour une ville de moins de 100 000 habitants : le cas de Romans

La ville de Romans sur Isère a élaboré un **AGENDA 21** local. L'atelier 2 de cet agenda, « agir localement pour lutter contre la pollution atmosphérique » propose en action N° 1, l'intégration d'un PDU dans le projet **MOBASTO**.

Issu du programme européen « **SAVE II** » MOBASTO (MOBility Agency in Small TOWns) est opérationnel sur trois agglomérations européennes :

- > LULEA en Suède,
- > QUEDLINBOURG un district allemand,
- > ROMANS - BOURG DE PÉAGE en France.

Le coordinateur général du projet MOBASTO, **Rhônalénergie-Environnement**, a également en charge la partie française du projet avec une part budgétaire de 198 183,72 euros (1 300 000 Frs) répartis entre la Communauté européenne, l'Etat, la Région Rhône-Alpes, l'ADEME et les communes de Romans et de Bourg de péage.

Dès janvier 2000, les comités de pilotage et consultatif, animés par un chargé de mission local, coordinateur de mobilité, conduisent ce projet de deux années qui comprend :

OBJECTIFS

- 1) Réduire la consommation des énergies dans les transports et les pollutions qui en découlent,
- 2) Mettre en place une organisation locale favorisant la démocratie participative (gouvernance).

METHODES

- 1) L'élaboration d'un **Plan de Déplacements Urbains Volontaire**,
- 2) Réunir les conditions de création d'une **Agence Locale de Mobilité**.

Le P.D.U.V.**Pré-diagnostic**

Il a consisté à réunir toutes les études locales existantes complétant l'enquête ménage de 1991 et les deux recensements de 1989 et 1999.

En conclusion, ce pré-diagnostic a démontré qu'il n'était pas nécessaire de reconduire une nouvelle enquête ménage, travail long et très coûteux qui n'apporterait sans doute pas de grandes modifications à celle de 1991.

Diagnostic

Il a consisté à établir de façon détaillée un état des lieux, les points forts et les points faibles (population, emplois, coopération intercommunale, déplacements automobiles, stationnement, transports collectifs urbains, interurbains, intermodalité, aménagements cyclables, cheminements piétons, bruits, qualité de l'air, projets d'urbanisme...)

Objectifs

Elaborés par les comités ils précisent trois grandes orientations :

- 1) Maîtriser et orienter le développement urbain,
- 2) Favoriser le report modal,
- 3) Améliorer la technologie des automobiles.

EN AVRIL 2001, UN RAPPORT INTERMEDIAIRE CLOS CETTE PREMIERE PARTIE DU P.D.U.V.

Scénarios

Toujours élaborés à partir des comités, trois scénarios sont établis :

- N° 1 - La poursuite de la tendance actuelle + 12% de CO₂ (10 ans),
- N° 2 - Politique très volontariste de report modal + 0% de CO₂ (10 ans),
- N° 3 - Politique adaptée de report modal et maîtrise du développement urbain + 6,5% de CO₂ (10 ans)

Catalogue de mesures

Les comités ont retenus le scénario N° 3 ; même s'il n'inverse pas la tendance, il l'a ralentie très sensiblement avec l'ensemble de mesures suivantes :

- 1) Réduction de 90% à 88% de la part modale VP dans les 2 communes centres,
- 2) Report VP vers TC de 43% des déplacements ciblés : domiciles/travail (1^{ère} couronne vers communes centres),
- 3) Report VP vers train d'un quart des déplacements domiciles/travail entre les deux agglomérations Romans/Bourg de Péage et Valence,
- 4) maîtrise et orientation du développement urbain.

Pollution de l'air : Gaz à effet de serre

Emissions de CO₂ limitées à 6.5% d'ici 2010.

Agence locale de mobilité

Les conditions qui s'imposent pour la création d'une agence de mobilité :

- 1. Ne pas compliquer le paysage intercommunal,
- 2. Se baser sur le savoir faire local,
- 3. Prendre en compte l'évolution législative,
- 4. Assurer le suivi, l'évaluation et la communication du P.D.U.V. Romans-Bourg de Péage.

Les capacités locales à initier une agence de mobilité à partir de ces quatre orientations :

- 1. Une autorité intercommunale existante : A.O.T (Autorité Organisatrice de Transport),
- 2. Les compétences des services techniques des Communes et de la société gestionnaire des TC,
- 3. La continuité de l'observatoire des déplacements et de la sécurité routière initié à Romans,
- 4. Donner quatre compétences à l'agence :
 - > consulter,
 - > accompagner la réalisation du P.D.U.V.,
 - > évaluer les résultats du P.D.U.V.,
 - > rendre compte, informer, sensibiliser.

Avancement du dossier

Le 9 novembre 2001, réunions des municipalités et conseils exécutifs des communautés de communes concernés

Le 30 Novembre 2001, réunion générale du projet avec tous les partenaires MOBASTO pour conclusions avec proposition de délibération commune aux trois agglomérations : Luléa, Quedlinburg et Romans/Bourg de Péage.

RAPPORT DEFINITIF : OBJECTIF MOBASTO PARTIELLEMENT ATTEINT, SCENARIO ENVISAGEABLE.

Christian BAIZET, Ville de Romans

Tel : 04 75 72 40 55

cbaizet@ville-romans26.fr

Laurent COGERINO, Rhônalpénergie

Tel : 04 72 56 33 50

Atelier 2

Les nouvelles dispositions législatives favorisent-elles une meilleure maîtrise de l'énergie ?

Patrice LEROY, SNCF

Interconnexion entre le régional et le local : de Karlsruhe à Bondy-Aulnay, Strasbourg et Mulhouse

Introduction

Consciente du développement croissant des territoires périurbains, des possibilités offertes par le réseau ferroviaire qui constitue de véritables « étoiles ferroviaires » dans beaucoup de grandes agglomérations, et à la lumière des expériences allemandes en matière d'interconnexion des réseaux, la SNCF s'est résolument engagée, depuis plusieurs années, dans le développement des projets périurbains, et en particulier des projets de trams-trains.

L'expérience des trams-trains allemands : le cas de Karlsruhe

Le réseau de Karlsruhe est le premier à avoir mis en service, en 1992, des trams-trains circulant à la fois en ville sur le réseau de tramway, et en zone périurbaine sur le réseau ferroviaire de la DB : c'est l'interconnexion des réseaux.

Il y a maintenant 5 lignes de trams-trains à Karlsruhe, totalisant 115 000 voyages/jour, avec une moyenne de 20 000 à 35 000 voyages/jour/ligne.

L'ensemble du réseau (tramways + trams-trains) représente 430 000 voyages/jour. La population de Karlsruhe est de 280 000 habitants, et celle de la région urbaine de Karlsruhe approche les 1,1 millions d'habitants. Le ratio « nombre de voyages en TC / an / habitant » est de 300 pour la ville de Karlsruhe et de 120 pour la région urbaine de Karlsruhe, à comparer avec le ratio moyen de 87 pour les villes de province françaises, et de 125 pour les villes françaises avec un TCSP.

Les lignes tram-trains ont une distance au centre de Karlsruhe allant jusqu'à 48 km (moyenne autour de 25 km). Leur fréquence est située entre 10 et 20 mn en heure de pointe, et entre 20 et 30 mn en heure creuse. Les gains de temps rendus possibles grâce à l'interconnexion sont de l'ordre de 10 à 15 mn par voyage.

Par ailleurs, la politique de stationnement favorise l'usage des TC : le stationnement longue durée dans le centre élargi est soit réservé aux riverains, soit payant avec un prix élevé (15 à 20 F / heure) ; de plus, beaucoup d'entreprises n'offrent pas de possibilités de stationnement à leurs employés.

Grâce à cette offre TC très attractive, on a constaté un important report modal de la voiture sur les TC : 40 % des voyageurs des trams-trains utilisaient auparavant leur voiture.

Le report de trafic routier sur le tram-train a permis :

- > de fluidifier le trafic routier dans la ville,
- > de créer des « zones 30 » à trafic calmé, fermées au trafic de transit,
- > d'aménager un centre ville piétonnier quasi-fermé aux voitures, et par conséquent particulièrement silencieux,
- > d'augmenter sensiblement le nombre de foyers non motorisés, et de limiter le besoin d'une deuxième voiture.

Les autres impacts de cette politique très forte en faveur des TC, sont aussi :

- > une structuration de l'urbanisme le long des axes ferrés, donc une certaine cohérence entre l'urbanisme et les transports,
- > une déconcentration de la ville, permettant la préservation de grands parcs urbains et forêts jouxtant le centre ville,
- > une utilisation croissante des TC pour les loisirs, notamment les week-ends (le tram-train permet d'aller à la campagne),
- > une bonne couverture du territoire urbain et périurbain par les TC, favorisant une plus grande mixité sociale dans les TC.

Autre exemple allemand

Sarrebrück a aussi mis en service un tram-train en 1997, depuis Sarrebrück jusqu'en France (Sarreguemines). L'interconnexion entre la ligne de la DB et le réseau de tramway se fait à Sarrebrück. Un an après sa mise en service, le trafic de cette ligne était de 25 000 voyages/jour, soit bien au-dessus des prévisions.

Les PDU et la loi SRU, outils favorisant la mise en œuvre des projets périurbains et en particulier des trams-trains

Les PDU, rendus obligatoires par la loi sur l'air pour les villes de plus de 100 000 habitants, et encore renforcés par la loi SRU, affichent résolument des objectifs de réduction du trafic automobile et de maîtrise des déplacements (exemple du PDU de Lyon : objectif de réduction de la part de marché de la voiture parmi les déplacements mécanisés, de 77% à 74%).

Ainsi, ils sont souvent l'occasion de faire émerger des projets périurbains, qui dans certains cas peuvent être des projets de trams-trains. Les PDU suivants, par exemple, ont fait apparaître des projets visant à mieux utiliser les infrastructures ferroviaires pour les déplacements périurbains :

- Grenoble : densification et diamétralisation de l'offre ferroviaire, interconnexion avec mise en place d'un tram-train.
 - Strasbourg : mise en place d'un tram-train sur la ligne de Molsheim, mise en place d'un cadencement sur les lignes périurbaines.
 - Mulhouse : mise en place d'un tram-train dans la vallée de la Thur, développement de l'offre ferroviaire sur l'ensemble des lignes périurbaines.
 - Bordeaux : aménagement de la ligne SNCF de ceinture, renforcement de l'offre ferroviaire périurbaine.
 - Lille : cadencement de lignes ferroviaires (Lille-Armentières-Hazebrouck, Lille-La Bassée-Béthune, Lille-Seclin-Douai-Arras), mise en place de trams-trains entre Armentières et Villeneuve d'Asq, entre Comines et St André, ...
 - St Etienne : mise en place d'une desserte cadencée entre Firminy et St Etienne, valorisation des haltes ferroviaires.
 - Rouen : liaison RER en tram-train entre Barentin et Elbeuf (via Rouen centre ville rive gauche).
 - Marseille : amélioration de la desserte ferroviaire, éventuellement à long terme, mise en place d'un tram-train sur la ligne du littoral.
- D'autres exemples existent dans les PDU de Metz, Aix, Nancy, Rennes, Besançon, Lyon, Caen, ...

La loi SRU permet la création de syndicats mixtes regroupant la Région, la Communauté Urbaine, et éventuellement le Département, et ces syndicats mixtes auront la possibilité de prélever un VT additionnel.

Ainsi, il devient plus facile de porter les projets périurbains, qui, jusqu'ici, étaient sous la responsabilité de plusieurs Autorités Organisatrices différentes (urbaines, régionales, ...). Les syndicats mixtes pourront devenir les autorités responsables naturelles de ces projets.

D'autre part, la loi SRU renforce les PDU en mettant l'accent sur :

- > la cohérence entre urbanisme et transports (SCOT, PLU),
- > le développement de l'intermodalité (information multimodale, billettique, tarification multimodale),
- > la politique de stationnement qui doit inciter à l'usage des TC,
- > le transport des marchandises afin d'en réduire les nuisances.

Par ailleurs, la loi SRU prévoit la démarche de la régionalisation, qui permet aux régions de mettre en œuvre avec la SNCF un développement adapté des transports publics régionaux.

Enfin, les **Contrats de Plan Etat-Région 2000-2006**, traduisent un grand effort financier en faveur des transports ferroviaires, et notamment en faveur des projets périurbains. 33 milliards de francs sont inscrits dans ces contrats pour le volet ferroviaire, dont 6,5 milliards pour des projets périurbains parmi lesquels 2,5 milliards pour des projets de trams-trains.

Les projets de trams-trains en France : les cas de Bondy-Aulnay, Strasbourg et Mulhouse

Mulhouse est la première ville en France à avoir fait le choix du tram-train. Son PDU, approuvé en 2001, préconise la mise en service d'une ligne de tram-train, conjointement à la création d'un réseau de tramways.

Ce tram-train verra le jour en 2006. Il desservira la Vallée de la Thur, de Kruth à Mulhouse, et s'interconnectera sur le réseau de tramway en centre ville de Mulhouse (38 km de ligne).

Avec des fréquences de 15 mn en heures de pointe, il offrira une desserte beaucoup plus attractive que les trains actuels. La fréquentation devrait ainsi passer de 5 000 voyages/jour aujourd'hui à 22 000 voyages/jour (y compris les voyages sur le parcours urbain). Une part de trafic importante viendrait des reports modaux de la voiture sur le tram-train.

Strasbourg prévoit aussi de créer une ligne de tram-train, en complément de son réseau de tramways existant. Cette ligne serait mise en service en 2006 et desservira la Bruche, le Piémont des Vosges et l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (44 km de ligne).

Avec des fréquences de 10 mn en heures de pointe sur le tronçon commun, il offrira une desserte particulièrement attractive. La fréquentation devrait ainsi passer de 5 000 voyages/jour aujourd'hui à 16 000 voyages/jour (hors voyages sur le parcours urbain).

Ce projet vise à compléter la politique active de la communauté urbaine et de la région pour maîtriser les déplacements, ainsi que les dépenses énergétiques correspondantes.

Enfin, un tram-train circulera sur la ligne **Aulnay-Bondy (Seine St Denis)** dès **2004**. En 1^{ère} étape, ce projet ne prévoit pas d'interconnexion, mais cela est prévu pour les étapes suivantes du projet. Avec une insertion urbaine particulièrement améliorée, et des fréquences de l'ordre de 5 mn, ce projet devrait permettre un report modal important sur les TC.

Indépendamment de ces trois projets, d'autres villes envisagent de se doter de trams-trains qui semblent être une solution intéressante pour les agglomérations en dessous d'un million d'habitants (au dessus, un réseau de RER peut parfois être une solution plus pertinente).

D'une façon générale, le **développement des transports publics**, locaux et régionaux, fait partie des **priorités de la SNCF**. Aussi, s'attache-t-elle à accompagner les Autorités Urbaines et Régionales dans la recherche des meilleures solutions de transports publics.

Au travers de la **régionalisation**, la SNCF s'engage à améliorer et à développer les transports régionaux et locaux, selon les souhaits des régions. Les régions qui ont déjà expérimenté la régionalisation (dites « régions expérimentales ») ont vu leur offre de transport et la fréquentation de celle-ci augmenter significativement, de façon plus importante que dans les autres régions.

Patrice LEROY, SNCF
Tél : 01 53 25 62 28
patriceleroy@sncf.fr