COMPTE-RENDU DE LA JOURNEE « LE POINT SUR LE GRENELLE »

LES PRECONISATIONS DU GRENELLE ET LEURS CONCRETISATIONS : LES TRANSPORTS

I -Le cadre du Grenelle : Organisation des transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins de mobilité

Présentation par Laurent Sabatier, chargé de mission DREAL Auvergne

Objectif général:
Assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements

- Développement des transports collectifs urbains et périurbains

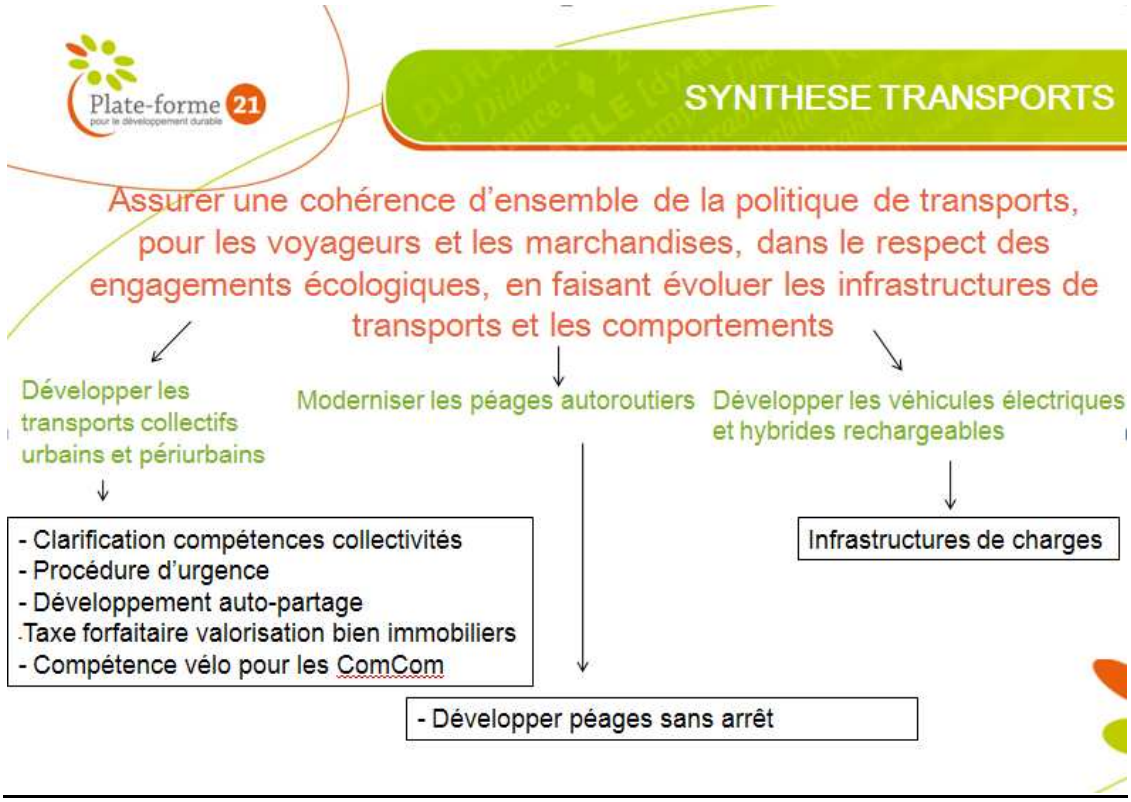
-Clarification des compétences des collectivités locales afin d'améliorer la planification et la gestion de tous les modes de transports (auto-partage, vélos en libre utilisation, stationnement…).
-Extension de la possibilité d'avoir recours à une procédure d'urgence pour construire des infrastructures de transport collectif
-Développement de l'auto-partage par création d'un label spécifique
- Instauration d'un versement transport spécifique aux communes touristiques
- Donner la compétence aux communautés de communes et d'agglomération pour organiser un service de mise à disposition de vélos en libre service et réaliser des stationnements sécurisés pour les vélos lors de la construction d'un immeuble ou de l'aménagement d'un parking
-Possibilité, sous certaines conditions, pour les AOTU, hors Ile-de-France, d'instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre
-Unification des transports en outre-mer avec une autorité organisatrice de transport unique pour que soit « délimité un périmètre unique de transports »

- Modernisation des péages autoroutiers

-Transposition d'une directive européenne permettant de développer les péages sans arrêt sur les autoroutes afin de réduire les bouchons et de fluidifier le trafic modulation des péages en fonction des performances environnementales des camions de marchandises

- Développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables

-Possibilité de créer et d'entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de ces véhicules. Sont concernés: les collectivités locales, les habitations, les lieux de travail.



<u>II – Présentation du tramway de Clermont-Ferrand</u>

Présentation par Patrick Ferri, responsable du pôle Innovation au SMTC

CF en annexe la présentation diapo du projet : Le tramway de Clermont

Question : Le SMTC prévoit-il de faire recourir à la taxe foncière complémentaire ?

➢ P.Ferri : Pour le moment, ce n'est pas à l'ordre du jour. Le principe est proposé dans le Grenelle mais la mise en application n'est pas encore définie. Cette taxe sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis engendrée par l'implantation des transports en site propre permettrait une aide au retour sur l'investissement pour le transport public.

Question : Comment la concertation avec les habitants a-t-elle été menée pour la définition du tracé ?

➢ P.Ferri : La définition du tracé initial se base sur la connaissance que l'on a des flux de population sur l'agglomération, donc le SMTC savait définir le tracé le plus approprié. Aujourd'hui, on est passé de 75 000 à 110 000 personnes transportées par le réseau par jour dont 45 à 60 000 par le tramway, démontrant que le tracé choisi correspond aux besoins des habitants.

L'extension aux Vergnes se justifie également par la connaissance des flux de personnes, ainsi que par la présence de nouvelles implantations d'activités dans ce quartier. L'enquête publique va démarrer prochainement, le dossier a été déposé. Mais cette enquête questionne le projet dans son ensemble, pas le tracé de 1.4 km proprement dit. Il est prévu ensuite une seconde extension jusqu'à la voie ferrée.

Question : Y a-t-il un projet est-ouest ?

➢ P.Ferri : Il est prévu un projet de ligne B en site propre (pas nécessairement un tramway), qui permettra de créer un véritable effet « réseau » et donc une augmentation forte de la fréquentation et de l'usage modal des transports en commun. Pour le moment, les volontés et les financements sont concentrés sur la dynamisation de la ligne de tramway.

Question : Comment prendre en compte les flux touristiques entre gare/aéroport/ville et assurer une meilleure information ?

- P.Ferri : 9 lignes de bus desservent aujourd'hui la gare. Les bus sont synchronisés avec l'arrivée des derniers trains, même s'il peut y avoir un peu d'attente. Un écran placé dans le hall de la gare indique les lignes de bus et les temps d'attente.

Question : Clermont-Ferrand a un grand retard sur le transport cyclable, des projets sont-ils en réflexion ?

- P.Ferri : La centrale de mobilité MooviCité de Clermont a été la première à mettre des vélos électriques en service. Aujourd'hui, il y a 100 vélos classiques et 50 vélos électriques mis à disposition. Pour ce qui est des aménagements cyclables, la compétence « vélo » appartient en fait aux communes et non au SMTC.

Il faut également que la question du transport cyclable soit intégrée dans un dispositif complet de mobilité permettant d'utiliser différents moyens de transport au cours d'un déplacement.

A noter que le service de vélos en libre service Vélib' à Paris coûte 3000 euros/vélo/an.

Question : Le Grenelle favorise le développement des véhicules électriques ou hybrides, mais ces voitures ne sont pas neutres en CO2 et cela ne règlerait pas le problème de congestion des centres villes ? De plus, cela entrainerait une consommation d'électricité importante pour le rechargement.

- P.Ferri : La voiture électrique, notamment en auto-partage s'insérera dans le système de mobilité proposé à la population, en complément de tous les autres moyens de transports et en tant que service qui facilite l'usage de mode de déplacement partagé.
- L.Sabatier : Le Grenelle n'a pas vocation à développer ces véhicules. Il a vocation à passer en 15 ans, de 320 à 1800 km de transports en site propre. La voiture électrique est présentée aujourd'hui comme une alternative à l'épuisement prévisible des énergies fossiles, mais elle n'est pas une solution idéale. Il n'y a pas de solution unique, mais une combinaison de modes de transports.

Question (posée dans les fiches d'évaluation) : Y aura-t-il des parcs de stationnement pour autos aux terminaux sud et nord-nord-est ?

- P.Ferri : Il existe déjà un parc de stationnement relais à la gare de La Pardieu. Quand au Nord-Nord-Est, s'il s'agit des flux à capter sur la future prolongation de la ligne, tant que des voieries ne sont pas créées pour venir de Gerzat ou du nord, il n'est pas prévu de parc. En revanche, la Place de l'Europe (devant Auchan Nord) sera transformée en parking relais de 250 places extensible à 400 places.

Question (posée dans les fiches d'évaluation : Est-ce que les flux des autos a été étudié sur ces éventuels pôles de stationnement ?

- P.Ferri : Oui, bien sûr.

<u>III – Ressources complémentaires</u>

-Le site du Grenelle (textes, lois, dossiers thématiques) : http://www.legrenelle-environnement.fr

-Une fiche de décryptage de la loi Grenelle 2 sur le volet Transports, réalisée par le Centre de Ressources du Développement Territorial, est téléchargeable sur le lien suivant :
http://www.etd.asso.fr/index.php/plain_site/Publications/Decryptage-Grenelle-II/Fiches-Decryptage-Grenelle-II-Transports