



FRAPNA

Contact : Marc Papillon
Tél. : 06.82.57.21.27
Courriel : marc.papillon@frapna.org

MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA
COMMISSION D'ENQUETE DU PDU
DE VRD
VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS
11 AVENUE DE LA GARE
BP 10241 ALIXAN
26958 VALENCE CEDEX 9

Objet : Contribution FRAPNA Drôme enquête publique PDU Valence Romans

Valence, le 19 novembre 2015

Monsieur le Président,

Nous vous prions de trouver ci-après la contribution de notre fédération à l'enquête publique du PDU Valence Romans. Cette contribution émane de l'ensemble des adhérents individuels et des associations fédérées par la FRAPNA du secteur concerné. D'autres associations cosignent aussi cette contribution comme l'association « A Pincés et à Vélo » de Romans et Bourg de Péage, et le Collectif Citoyen Chabeuillois.

Contribution FRAPNA au Plan de Déplacements Urbains Valence Romans

Le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) porté par Valence Romans Déplacement (VRD) a fait l'objet d'un examen attentif par un collectif d'associations et une réunion publique inter associative a été organisée le mardi 10 novembre à 20 h 00 à la Maison de la Vie Associative à Valence.

Il en ressort :

I. Concertation et communication avec le public

Un manque de communication et de concertation ressenti par l'ensemble des publics concernés pour un Plan qui engage les déplacements d'une agglomération de 64 communes et de 244 000 habitants pour 10 à 15 ans.

De même, les personnes faisant partie des « Ateliers » n'ont pas le sentiment d'avoir été acteurs de ce Plan.

De nombreuses réunions ont été effectivement organisées par VRD : réunions du Comité Syndical, réunions de pilotage, réunions du comité technique, réunions d'ateliers avec des élus, des techniciens des communes, des membres d'associations spécialisées. Il ne s'agissait aucunement de réunions publiques.

L'élaboration du « diagnostic » n'a même pas été suivie d'une réunion publique au cours de laquelle ce diagnostic aurait pu être partagé avec le public.

Une seule réunion publique a été organisée par VRD de 2012 à 2015, le 25 septembre 2015, bien après l'arrêt du PDU et peu avant l'engagement de l'enquête publique. Le public limité au regard des 244 000 habitants concernés s'était pourtant déplacé de Valence ou Romans à Rovaltain pour la cette seule réunion et les propos très généraux tenus sur les orientations du PDU l'ont laissé perplexe. Cette réunion s'est bornée en effet, à une présentation très générale du PDU par VRD et son bureau d'études alors que le public n'avait pu disposer au préalable du Dossier du projet de PDU qui n'a été mis en ligne que le 19 octobre 2015, premier jour de l'enquête publique.

Pour un Plan engageant les déplacements sur un territoire aussi vaste et aussi peuplé pour dix années, plusieurs réunions publiques, des expositions, des distributions de plaquettes auraient été indispensables pour permettre au public de s'approprier un document aussi technique et volumineux.

Comment avec une Concertation conduite ainsi qu'en rend compte VRD (bilan de la Concertation), le public aurait-il pu saisir les enjeux du PDU, se sentir concerné et interpellé par ce Plan ?

Une concertation et une communication conduites plus qu'à minima conduisent à un intérêt évidemment limité du public pour le projet, à une très faible participation du public à l'enquête publique menée du 19 octobre au 20 novembre 2015 et à un nombre très limité d'observations portées auprès des membres de la Commission d'enquête lors de leurs permanences.

Dans une telle situation, les conditions de l'enquête publique ne sont pas réunies ; l'enquête devient une simple procédure et son objectif de recueillir une large participation du public n'est évidemment pas atteint. Une telle enquête est entachée d'irrégularités et la Commission d'enquête se devra de le souligner.

D'ailleurs, le nombre de Communes ayant donné un Avis Favorable sans aucun commentaire ou de Communes n'ayant pas répondu dans les délais à la consultation des PPA, montre que les élus eux-mêmes ne se sentent pas concernés par ce PDU et par son enquête publique. Cela devra être aussi souligné par la Commission d'enquête.

Ces lacunes dans la concertation et la communication avec le public sont paradoxales au-delà de l'enquête et du Plan. Pour changer les comportements, l'animation de la population autour des projets était indispensable et aurait donné le rythme pour la suite des opérations. Il est très dommageable de ne pas avoir su mieux associer les citoyens avec leur créativité et leur force de proposition.

I. Lisibilité et clarté du Dossier

Le Dossier et notamment les Fiches action se comprennent. Il est néanmoins très regrettable qu'il soit nécessaire de devoir rechercher l'échéancier prévisible et les financements envisagés pour chaque Fiche action en fin de document alors que ces éléments sont essentiels pour juger de la Fiche action. L'échéancier et le financement envisagé devraient figurer dans chaque Fiche action.

Leur reprise en fin de document pour agréger les différentes actions dans un même échéancier prévisionnel et présenter un « bilan financier » des Fiches actions du PDU aurait été justifiée.

La lisibilité et la logique de la présentation du Dossier du PDU auraient gagné en clarté pour les lecteurs, même si VRD imaginait que le nombre de lecteurs de ce Dossier serait très faible ...

II. Le Dossier du PDU, les Annexes « accessibilité », le Rapport Environnemental et le Rapport non Technique

Ce PDU ressort avec les plus larges ambitions et un nombre de bonnes intentions qui en font le catalogue des meilleurs PDU.

Ce catalogue est tellement complet : de l'interface urbanisme – déplacement, aux Transports Collectifs, à l'accessibilité, aux mobilités actives, aux transports de marchandises, aux plans de jalonnement, au stationnement des vélos et des véhicules, ... que l'on peut se demander si les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et l'Enquête Déplacements Grand Territoire sur les priorités ont été examinés par VRD ?

Les résultats de ces deux enquêtes auraient dû conduire VRD à définir un nombre limité de priorités. L'affichage de 53 actions sans aucune hiérarchisation sur toutes les thématiques possibles démontre que les enjeux du territoire ont été ignorés.

Ainsi :

FRAPNA Drôme • 38 Avenue de Verdun • 26000 VALENCE

Tél. : 04.75.81.12.44 • E-mail : frapna-drome@frapna.org • Site : <http://www.frapna-drome.org/>

Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature reconnue d'utilité publique • Délégation de France Nature Environnement

1 – Part modale dans les déplacements

- Les déplacements en voiture représentent pour « tous déplacements » plus de 66% (66 ou 68, 4 %, des contradictions sur ce point apparaissent dans le Dossier du projet de PDU soumis à enquête) et plus de 80% pour les seuls déplacements « domicile – travail » (augmentation de 2 % de 1991 à 2014),
- malgré les efforts reconnus de Valence Major, puis de VRD avec CITEA, les Transports collectifs ne représentent que 6% des déplacements en 2014 alors qu'ils étaient à 5% en 1991,
- les déplacements en vélos sont passés de 5% en 1991 à 2% en 2014.

2 – Interface « Urbanisme – Déplacements »

- L'examen de « l'interface Urbanisme – Déplacements » révèle une expansion considérable de l'étalement urbain hors des villes-centres et de leurs conurbations, notamment de 2006 à 2011 ; nous savons que cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 2015 et semble devoir se poursuivre au-delà,
- De larges secteurs urbanisés sont des périphéries urbaines dans lesquelles ni les formes urbaines, ni les densités de logements par hectare ne permettront à des coûts économiques raisonnables de mettre en place des dessertes par les transports collectifs (lignes de bus)

Les Fiches actions 1, 2 et 3 proposés par le PDU sont « révélatrices » des questions soulevées par cet étalement urbain :

- Action 1 : « Identifier les secteurs actuellement les mieux desservis par les transports en collectifs en vue d'un renforcement de l'urbanisation »,
- Action 2 : « Réaliser des études de déplacements en amont des projets d'urbanisation et d'équipements majeurs »,
- Action 3 : assurer « conseil et expertise pour une bonne prise en compte des mobilités dans l'élaboration des documents d'urbanisme »,

Comment ces actions seraient-elles applicables aux communes périurbaines dont les tissus pavillonnaires ne sont pas aujourd'hui desservis par les transports collectifs et ne pourront l'être demain ?

3 - Actions projetées

Un décompte précis des 53 fiches actions proposées par le PDU met en évidence que :

- Plus de 50% des actions nécessitent des études complémentaires, des études d'opportunité ou de faisabilité. La mise en œuvre des actions correspondantes est aléatoire et ne peut faire l'objet d'aucune programmation,
- Environ 20% des actions pourront conduire à des actions opérationnelles et à une réalisation dans la durée des 10 à 15 ans du PDU : 2 lignes de BHNS (si elles ne sont pas remises en cause par une desserte ferroviaire cadencée avec ouvertures de nouvelles haltes ferroviaires), aires de covoiturage, parking - relais, renforcement (très partiel seulement) des transports collectifs sur le territoire, mise en œuvre de certaines actions positives pour les mobilités actives, etc.
- 30% au moins des fiches actions relèvent « d'intentions » ou ... des mesures de suivi de la mise en œuvre du PDU.

4 – Montants estimés des actions opérationnelles figurant dans les 53 fiches actions retenues par le PDU et des réalisations d'infrastructures routières présentées ou citées par le PDU

- Actions nécessitant des études complémentaires, des études d'opportunité ou de faisabilité : 2, 58 à 2, 88 millions d'euros,
- Actions opérationnelles réalisables dans le cadre du PDU : 35 à 46 millions d'euros,
- Réalisations en cours ou programmées de nouvelles infrastructures routières (deux nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère, déviation RD 986, aménagement du carrefour- giratoire des Couleures, nouveau diffuseur avec la LACRA de la route de Montélier) : 120 à 130 millions d'euros.

5 – Rapport Environnemental

Ce rapport rappelle les objectifs d'un PDU et le cadrage législatif et réglementaire en matière d'environnement et les enjeux de mobilité, de sécurité, de protection de l'environnement. Il examine ensuite le contenu des 53 actions proposées qui doit être compatible avec les textes rappelés, c'est-à-dire « ne pas contredire ou ne pas remettre en cause leurs orientations et leurs objectifs ».

A la question de la compatibilité des diverses actions énumérées au regard des exigences environnementales, le rapport exprime des réponses positives de compatibilité et de cohérence.

Ainsi le projet de PDU s'affirme évidemment compatible avec le Plan Climat et le Schéma Régional Climat, Air et Energie de Rhône-Alpes. Ce projet de PDU « prévoit la réorganisation des axes de transport existants ce qui pourra être l'occasion de participer à des travaux d'atténuation voire de compensation des effets des infrastructures sur la trame verte et bleue ».

Manifestement nous ne sommes pas dans une perspective d'engagement des élus de VRD, « qui ont validé les enjeux » mais dans une perspective hypothétique.

Les 53 actions du projet de PDU sont évidemment cohérentes avec le Plan Climat Energie Territorial puisque ce PCET n'existe pas !

Durant les dix à quinze années de mise en œuvre de ce projet de PDU, plusieurs projets seront engagés ou réalisés en totale contradiction avec les objectifs affirmés par ce projet de PDU des incitations de ce PDU (rond-point des Couleures, diffuseur de la route de Montélier, ponts supplémentaires sur le Rhône et l'Isère).

Les résultats attendus à l'horizon 2020 restent limités, par exemple en deçà des objectifs nationaux en ce qui concerne les polluants atmosphériques, particules fines et oxyde d'azote.

Une diminution des pollutions atmosphériques et phoniques est un enjeu majeur pour la santé des populations.

6 – Réduction des GES projetés par le PDU et compatibilité avec le SRCAE

Le rapport environnemental considère que le PDU est compatible avec le SRCAE dans la mesure où les orientations ressortant du PDU pour les gaz à effet de serre iraient dans le sens voulu par le SRCAE.

Il y aurait compatibilité du PDU avec le SRCAE si les objectifs de ce Plan en matière de gaz à effet de serre contribuaient sur le Périmètre des Transports urbains gérés par VRD aux objectifs définis par le SRCAE. Ce qui n'est pas le cas.

Le SRCAE prévoit dans le domaine des transports, *une diminution de 34% des émissions de GES en 2025 par rapport à 2005.* Le rapport environnemental du PDU note aux pages 188 et 189 : *en fonction des hypothèses retenues (...) que les émissions de GES pourraient être réduites de plus de 23% en 2025 par rapport à 2005.*

Ainsi les résultats attendus de 2005 à 2025 par le PDU seraient inférieurs de plus de 9% à une échéance deux fois plus longue que celle prévue par le SRCAE.

Si tous les Périmètres de Transports Urbains (PTU) de Rhône-Alpes ne contribuent qu'à la hauteur du PTU de Valence Romans déplacements à la réduction des émissions de GES, les objectifs du SRCAE qui prévoient une réduction de 63% des GES à l'horizon 2050 ne pourront être atteints.

Ainsi, même si une orientation « vertueuse » en matière de réduction des GES ressort de ce PDU, cette orientation reste très en-deçà des objectifs nécessaires pour que l'on puisse considérer ce Plan comme compatible avec le SRCAE.

Cette enquête intervient l'année de la COP21, échéance cruciale, qui doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat, applicable à tous les pays, dans l'objectif de maintenir le réchauffement climatique mondial en deçà de 2°C.

Sur son site <http://www.gouvernement.fr/action/la-cop-21>, le Gouvernement rappelle :

Grande Cause nationale 2015, la lutte contre le réchauffement climatique est un défi qu'il est primordial de relever. En effet, le cinquième et dernier rapport du Giec souligne l'importance des activités humaines dans le dérèglement climatique et ses principales manifestations :

- *la température moyenne annuelle a déjà augmenté de 0,85 °C depuis 1880 et pourrait croître jusqu'à près de 5°C d'ici à 2100 ;*
- *plus de 90% de l'énergie due au réchauffement climatique est stockée dans l'océan ;*

- *l'océan Arctique pourrait être libre de glace avant le milieu du 21e siècle et les glaciers de montagne continueront à se vider. Le niveau de la mer s'est élevé de 0,19 mètre au cours de la période 1901-2010. Le GIEC prévoit une hausse probable de 26 à 82 cm d'ici à 2100 ;*
- *les concentrations de CO2 liées à l'homme ont augmenté de 40% depuis 1750 et de 20% depuis 1958.*

D'après le magazine *Alternatives économiques*, au 1 octobre 2015, 147 pays avaient notifié leur engagement volontaire sur leurs émissions de gaz à effet de serre. La somme de ces promesses n'atteignait, début octobre, que le tiers de ce qui serait nécessaire pour rester dans la limite des 2°C.

III. Interrogations et questionnements après examen du Dossier de PDU

- Ce PDU se limite strictement à la conformité réglementaire aux textes prescrivant les PDU, leur contenu, leur concertation et leur communication. Ce PDU ne prend aucunement en compte l'esprit des textes et la volonté exprimée par le législateur,
- Les actions prévues par le PDU manquent d'une réelle hiérarchisation. Sur un territoire où les parts modales dans les déplacements sont caricaturales, des priorités auraient dû clairement s'imposer et un nombre limité d'actions aurait été préférable,
- La compatibilité affirmée du PDU avec le SCoT n'est pas considérée comme telle par l'Etat (Avis des Préfets de la Drôme et de l'Ardèche) qui rappelle que le PDU devra être révisé dans les trois ans suivant l'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale.
- Le projet de SCoT arrêté en 2014 (au regard de celui qui l'avait été en 2013) comporte, cela sera attentivement vérifié lors de sa prochaine enquête publique, des modifications qui se traduisent par une densification urbaine moindre du territoire de Rovaltain, donc à des densités urbaines faibles à très faibles de certains secteurs faisant partie du Périmètre des Transports Urbains.
- Ces nouvelles orientations du SCoT vont à l'encontre des actions prévues notamment, celles consacrées au développement des transports collectifs, par ce projet de PDU et s'opposent à l'atteinte de nombre d'objectifs qui y sont inscrits.
- Le SCoT préciserait par ailleurs les infrastructures nouvelles évoquées par le PDU. Ces infrastructures nouvelles permettront certes un report de certains trafics mais se traduiront aussi par une augmentation des déplacements en voiture, donc de la part modale de la voiture.

Alors :

- Comment conforter les transports collectifs sur le territoire ?
- Comment se donner pour objectif de réduire la part modale de la voiture alors que les investissements consacrés à de nouvelles infrastructures seront dans les dix ans, trois fois plus importants que ceux impartis aux Transports collectifs ?
- Comment dans ces conditions la part modale de la voiture pourrait-elle se réduire de 68 à 64% ?
- En l'état des objectifs du PDU, la question de la compatibilité du PDU avec le SRCAE adopté en 2014 relève d'une appréciation du juge administratif ; l'incompatibilité entre ces deux documents ne résultera-t-elle pas des impacts liés à la hausse inéluctable de la part modale de la voiture dans les dix années à venir ?
- Les mobilités actives et notamment les déplacements en vélos, ont-elles été examinées avec assez d'attention (le PDU mentionne nombre de pistes cyclables qui n'existent ou dont les

discontinuités sont nombreuses) et leur mise en œuvre dépassera-t-elle le stade des « groupes de travail » créés ?

- L'évolution de notre société sur ces dernières années impose de prendre en compte un scénario possible dans lequel l'accès à la voiture ne sera plus à la portée d'une grande partie de la population : vieillissement, appauvrissement, précarisation... Comment ce PDU prend-il en compte ces hypothèses pour maintenir pour tous un droit vital à la mobilité sur tout notre territoire ?
- De même, comment la participation, la créativité des usagers-citoyens, leur force de proposition sera-t-elle prise en compte dans la mise en place du projet ? Comment la veille citoyenne et le dialogue permanent indispensables seront-ils organisés ?

Comptant sur l'attention que vous apporterez à la prise en compte de notre contribution, veuillez croire, Monsieur le Président, en notre volonté de protéger l'environnement.

Pour le Conseil d'administration,
Didier Ariagno, Président

