

COLLOQUE DE L'ORT

PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE DES TRANSPORTS EN RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Introduction :

Dans le contexte de changement climatique actuel, **la planification écologique s'avère indispensable pour atteindre la neutralité carbone.** Tout le monde est concerné par cette démarche. Un plan d'action qui engage les acteurs dans celle-ci doit être défini, après qu'une méthode concertée a été engagée pour proposer des choix. Le périmètre de la réflexion doit englober toutes les Métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une dynamique doit en découler sur ces territoires. 50 leviers d'action pour la décarbonation ont été répertoriés. Sur le volet transport, la part des émissions de CO2 liées au transport est de 32 %. En tonnages, une réduction de 40 millions de tonnes de CO2 est indispensable pour atteindre la neutralité carbone. La sobriété et le report modal, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises sont les axes les plus structurants pour atteindre ce résultat selon les études des services du Secrétariat Général à la Planification Écologique.

Il est impératif de trouver des solutions nouvelles en matière de transports de voyageurs, de marchandises et de s'adapter au changement climatique. Ces sujets ont été abordés lors des trois tables rondes thématiques du colloque et les réflexions qui ont été lancés à cette occasion font l'objet d'un résumé ci-dessous.

Thématique « transports de voyageurs » :

Parmi les leviers de décarbonation liés au transport, il a été mis en avant l'importance d'optimiser les déplacements, de les réduire, de modifier les déplacements du quotidien, d'orienter les voyageurs par exemple vers les modes actifs (marche et vélos). 15 projets prioritaires sont portés par la Métropole Aix-Marseille-Provence pour lesquels l'État alloue 500 millions de subventions. La nécessité de décarboner les transports en commun a été mise en exergue. Il ne faut pas opposer les modes de transport. Le taux de remplissage des véhicules a diminué. La courbe des véhicules par kilomètres doit être réduite en valeur absolue. Il faut réduire l'autosolisme et développer le covoiturage. Il faut créer des lignes régulières. La création de Voies Réservées au Transport en Commun est un exemple réussi des nouvelles fonctionnalités offertes par la route pour faciliter le covoiturage. Il faut maintenir l'effort de développement de ces voies et porter un nouveau regard sur la route en modifiant l'espace public et en le rationalisant. La route peut être électrique, elle fournit alors de l'énergie (des projets ont été réalisés en Suisse et en Allemagne). L'électrification des véhicules constitue un autre levier d'action. La part de véhicules électriques doit atteindre les 66 %, elle est aujourd'hui bien en dessous de ce chiffre. La question se pose du stockage des batteries et de l'usage du lithium. Il faut prendre en considération les effets rebonds des changements de mobilité qui seraient liés, par exemple, au développement du recours au vélo 5 jours sur 5 et au développement du télétravail qui engendre de nouveaux déplacements, selon de récentes études. Chaque citoyen a le droit de choisir librement son mode de déplacement au regard de la Constitution. S'agissant du ferroviaire, les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) vont être développés sur le territoire. Un texte de loi a été adopté qui définit notamment cette notion. Les investissements sont nombreux. Il faut raisonner sur au moins 5 ans pour voir aboutir un projet ferroviaire. C'est un mode vertueux, frugal, à développer. La billettique est un autre levier d'action de la décarbonation. La taxation du transport a été évoquée et mise en relief avec la notion de polluer payeur et avec les débats que cela engendre. Autre point de levier : Il convient de développer l'attractivité des métiers de transports de voyageurs.

Thématique « transports de marchandises » :

Pour décarboner, il est nécessaire d'avoir recours pour les poids lourds à des énergies alternatives en verdissant la flotte. Il est indispensable cependant de mettre en équation avec ce postulat, la disponibilité des ressources énergétiques. Par exemple, les ressources en biomasse sont limitées. Il existe, de ce fait, une forte tension sur le marché mondial. La garantie de la Souveraineté Nationale doit être privilégiée. Le Grand Port Maritime de Marseille est un moteur de la décarbonation. A l'origine port pétrolier, il doit améliorer ses dessertes, son système routier, agir sur les derniers et premiers kilomètres, sur les horaires des trains, continuer son verdissement. La raffinerie et la pétrochimie verdissent aussi. Les critères de gabarit, de capacité des installations terminales, de sillons doivent être prises en considération. Or à Marseille, on a ni le gabarit, ni la capacité ni les sillons comment alors faire passer des trains ? Le gabarit routier à l'entrée de Marseille n'est pas dégagé. 20 % de trains supplémentaires pourraient être mis en service si on développait la capacité selon une étude d'Alliance 4F. En outre, les chargeurs doivent agir sur les coûts, la fiabilité, la cadence, la ponctualité. Il faut également pouvoir regrouper les commandes sur un même camion. Or, aujourd'hui, les contraintes de temps ont augmentées. La pression a été mise par les fournisseurs sur les distributeurs. Le consommateur a un rôle à jouer pour réduire les contraintes de temporalité. Il convient aussi agir sur le mix énergétique. L'hydrogène coûte cher. On s'oriente vers les biocarburants et le développement du recyclage des huiles. Le choix du carburant, de l'énergie est posée et la question du financement orientera les choix des transporteurs. S'agissant du fluvial, l'axe Rhône-Saône n'a pas de problème de gabarit. Il faut développer la capacité. Le problème est

l'attractivité du fluvial. Des actions sont conduites pour rendre ce mode plus accessible par le recours à la multimodalité et non pas au transport de bout en bout ; le recours à l'intelligence artificielle, à plus long terme, car il faut un temps plus long pour s'y adapter. La question des surcoûts et celle du financement pour s'orienter vers cette accessibilité ont été posées. L'enveloppe financière est restreinte.

Thématique « adaptation au changement climatique »:

Il convient de prendre en compte le niveau de vulnérabilité des infrastructures et leur adaptabilité aux changements climatiques. Il est démontré qu'il est possible de changer les infrastructures. L'exemple des voies rapides réservées aux transports collectifs (VRTC) est probant. Elles ont permis de créer une fiabilité des temps de parcours. Les questions de leur entretien et de leur exploitation doivent être analysées. Un état des lieux des leviers de transition doit être établi. Il portera sur la demande, le report modal, le taux de remplissage. Il convient d'analyser les impacts directs et indirects de ces leviers en lien avec les changements climatiques. Les questions des moyens humains, du renouvellement des matériels, des moyens financiers doivent être analysés. Parmi les modes cités, il a été souligné que le ferroviaire est vertueux. Il convient de le rendre performant et de le doubler. Il a été aussi mis en avant la nécessité de travailler sur les moyens de transport en zones peu denses et montagneuses. Les projets du port de Marseille-Fos en matière d'hydrogène notamment ont été mis en avant. Il a été question des sujets de massification, de corridors, des projets portés dans le cadre du Contrat de Plan État Région.

Les sujets abordés ont été nombreux et les débats porteurs. Un replay de l'événement se trouve à cette adresse : <https://www.ort-paca.fr>.