

# Auvergne



CAHIER D'ACTEUR DE : LA FRANE

.....16...../.....04...../..2014...

Le Conseil régional actualise le Schéma Régional de Développement Durable du Territoire (SRADDT) et le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) adoptés en 2009. Cette démarche, intitulée Auvergne 2030, vise à préciser les enjeux soulignés en 2009 et à les analyser au regard du contexte socio-économique de ce jour, pour anticiper les mutations auxquelles nous devons faire collectivement face. Résolument partenariale, cette démarche s'appuie sur la consultation des citoyens et des partenaires socio-économiques de la Région.

Vous avez la possibilité de contribuer au débat en complétant ce cahier d'acteur. Vous pouvez ainsi, selon vos domaines de compétences, souligner des enjeux nouveaux, proposer de nouvelles modalités de développement, présenter votre vision de l'Auvergne en 2030. Il ne s'agit pas seulement de décrire la situation actuelle, mais de saisir des éléments de contexte permettant de souligner des enjeux pour l'avenir et d'esquisser les réponses qu'il faudra apporter. C'est un exercice de **prospectivité territoriale** mais aussi un exercice qui fait appel à votre créativité et votre imagination : qu'espérez-vous pour la région et ses habitants en 2030, comment imaginez-vous les modalités d'habiter et de vivre dans cette région ?

L'ensemble des contributions servira à construire la stratégie de développement pour l'Auvergne à horizon 2030.

Les cahiers d'acteurs complétés sont à adresser par courrier électronique au Conseil régional d'Auvergne ([imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)) avant le 13 avril 2014.

Rendez-vous sur <http://www.auvergne.fr/imaginons2030/> pour trouver toutes les informations sur la démarche.

Merci pour votre contribution.

Nom de la structure : FRANE  
Adresse : 1 bis rue Frédéric Brunmurol 63122  
CEYRAT  
N° de téléphone : 04 73 61 47 49  
Contact : [asso.frane @wanadoo.fr](mailto:asso.frane@wanadoo.fr)

Titre et thème de la contribution :

Cahier d'acteur de la FRANE pour l'actualisation du SRADDT et plus particulièrement sur les enjeux du SRIT.

*Texte de présentation de l'organisme contributeur (son statut, ses objectifs et mission, sa composition, son périmètre géographique d'intervention...) (600 signes maximum) comporte toutes les informations nécessaires au public pour identifier l'auteur et ses engagements :*

La FRANE a pour vocation la protection de la nature et de l'environnement en Région Auvergne.

Ses objectifs :

- rassembler les associations d'environnement de la région Auvergne pour coordonner leurs actions et construire des orientations communes
- combattre les atteintes à l'environnement et préserver l'environnement et la nature en Auvergne
- accompagner l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques publiques intégrant la protection de l'environnement, dans un objectif de développement durable
- informer et sensibiliser tous les publics pour les mobiliser en faveur de l'environnement

Elle regroupe plus d'une cinquantaine d'associations auvergnates et plus de 7000 citoyens.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions spontanées réalisées dans le cadre de la démarche Auvergne 2030.

Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Sauf mention contraire de leurs auteurs, les cahiers d'acteurs seront mis en ligne sur le site <http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

# Auvergne



Enjeux 1 : Connecter la région Auvergne aux réseaux nationaux et internationaux et développer des liaisons performantes entre les agglomérations auvergnates :

- Raccorder l'Auvergne et Clermont-Ferrand au réseau ferroviaire à grande vitesse

La FRANE constate que la plupart des tracés envisagés par le projet POCL concerne une partie de l'Auvergne seulement (Allier) et que les analyses faites n'impactent ni le Cantal ni la Haute-Loire.

La nature et l'environnement seraient fortement touchés, des sites aussi prestigieux que la forêt de Tronçais ou le Val d'Allier risquent d'être impactés. La FRANE se pose également la question de la cohérence entre le projet POCL et le futur Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Il est important de ne pas fragmenter une nouvelle fois le territoire Auvergnat par de nouvelles infrastructures lourdes.

L'intérêt économique en retour reste à démontrer. La FRANE pense que ce projet peut même être contre-productif. Le rapprochement des centres de décisions parisiens et lyonnais vide les villes moyennes de nombreux emplois. Le coût à supporter par le contribuable est prohibitif. Il induit une restriction voire un abandon de crédits sur les lignes ferroviaires actuelles qui sont à restaurer.

Dans la période de crise actuelle, où un euro d'argent public dépensé doit être un euro utile, des alternatives moins coûteuses par rapport au projet de LGV POCL permettant d'irriguer les territoires avec des temps de parcours très performants existent.

Il paraît plus pertinent de moderniser le réseau existant (98 % des trajets ferroviaires correspondent à des déplacements de petites ou moyennes distances), de faire des infrastructures nouvelles uniquement là où c'est nécessaire, de favoriser le service public de transport en commun accessible à tous et d'utiliser les nouvelles technologies de train plutôt que d'utiliser de nouveau du béton.

Les temps de trajets seraient légèrement supérieurs au projet de LGV (3h10 pour un Lyon-Paris, 1h40 pour Clermont-Lyon, 2h30 pour Clermont-Paris) mais l'accessibilité serait plus directe, le délai de mise en œuvre moins long et le coût du projet serait bien moindre et pour les collectivités et pour les usagers.

Une LGV serait admissible uniquement dans la mesure où elle suppléerait l'aérien et qu'elle respecterait les conditions que la FRANE a posé dans son cahier d'acteur POCL.

La FRANE se prononce au contraire pour une amélioration du réseau existant, permettant une liaison vers le nord perfectible, des liaisons vers le sud redonnant à Clermont-Ferrand une position centrale, des liaisons est-ouest qui constituent de vraies alternatives européennes aux transports routiers dévastateurs dans notre région.

- Intégrer l'Auvergne dans le réseau ferroviaire fret national et européen

En 2010, le fret ferroviaire a représenté 8 % seulement des marchandises transportées en France, le transport fluvial 2 % et le transport routier 85 % (MEDDE, chiffres clefs du transport 2012). Un effort considérable doit être fait sur le FRET de longue distance permettant un réel basculement du transport de marchandises de la route sur le rail. Toutefois, les longs couloirs spécifiques au fret ferroviaire perdront en partie de leur justification si on mène une politique de production de proximité souhaitable et réalisable pour de très nombreuses marchandises.

La FRANE propose de favoriser la réhabilitation et la réutilisation des 130 terminaux embranchés appartenant à des entreprises Auvergnates. Elle propose également de développer la création de plateformes de report modal raisonnables et respectueuses de l'environnement.

## Conseil régional d'Auvergne

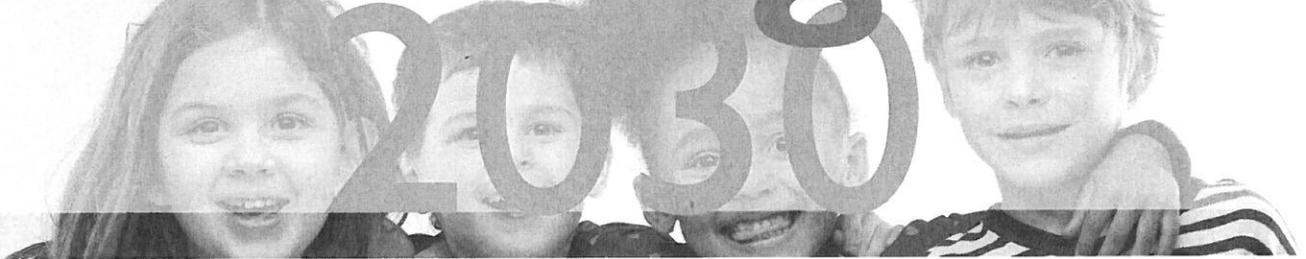
Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)



# Auvergne



- Soutenir l'évolution de la plate-forme aéroportuaire de Clermont Auvergne et accompagner l'évolution des dessertes aéroportuaires d'Aurillac et du Puy

La FRANE note l'intérêt économique des aéroports Auvergnats pour les déplacements professionnels, la recherche et le tourisme. Cependant elle ne souhaite pas un développement excessif des lignes aériennes. L'avion doit essentiellement servir les déplacements longue distance. Les aéroports Auvergnats doivent être connectés de manière efficace aux grandes villes par des transports en communs. Il doit y avoir une cohérence entre l'aéroport d'Aulnat et le train puis le bus pour relier le centre-ville de Clermont-Ferrand. Cela éviterait l'utilisation du véhicule particulier pour se rendre à l'aéroport. Dans un contexte de réchauffement climatique, il est important de prendre en compte que l'avion est le mode de transport parmi les plus émetteurs de GES et le plus impactant pour l'environnement. Son bilan est moins mauvais sur les longs trajets : en effet, c'est au décollage et à l'atterrissage que sont enregistrées les plus grosses émissions de polluants et de CO<sub>2</sub>. En dehors des déplacements « longue distance », le transport ferroviaire est à privilégier.

- Achever la mise en cohérence des axes routiers structurants d'intérêt national et européen

La FRANE soutient l'utilisation optimum du réseau d'infrastructure avant toute construction de nouvelle infrastructure. Cette démarche permet de réduire les consommations d'espaces naturels et agricoles. Comme le préconise le SNIT dans l'axe 1 Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures.

Sur le plan environnemental, il est nécessaire de préserver le cœur du Massif Central de grandes infrastructures de transports internationaux. Deux points méritent une attention particulière : le respect absolu des zones inondables et la création d'infrastructures sans remblai.

L'acheminement des marchandises est source de pollution et de conflit dans l'usage de la voirie. La progression très forte et en continue des ventes sur Internet et le vieillissement de la population entraînent l'augmentation des livraisons de marchandises en ville. De nouveaux moyens de transport sont nécessaires et doivent être encouragés pour les derniers kilomètres : péniches, véhicules électriques, triporteurs, etc. Pour que ce dispositif soit opérationnel, des espaces de stockage doivent exister en ville, points de ralliement de ces modes de transport.

En 2007, le transport de voyageurs s'effectue à 83% par la voiture particulière, à 10% par transport ferré, à 5% par autobus ou autocar, et à 2% par transport aérien.

L'enjeu des transports routiers est le développement de l'intermodalité et la mise en cohérence avec les autres modes de transports.

Comme elle l'a exprimé par écrit à plusieurs reprises, la FRANE estime que dans le dossier RCEA dans sa traversée du département de l'Allier, l'aspect environnemental relève plus des constats que des projets ou intentions. En effet, le tracé est défini et l'emprise à 4 voies retenue. Les améliorations attendues, par exemple pour l'amélioration de bassins de rétention, vont dans le bon sens.

La modification de la sortie Montbeugny avec raccordement à la D12 sera sujette à étude de notre part, mais la seule réelle inquiétude de notre fédération réside dans les moyens mis en œuvre pour le franchissement des 4 kilomètres du lit de l'Allier entre Toulon sur Allier et Chemilly ; il faudrait que celle-ci soit « transparente » pour laisser libre court à la divagation du cours d'eau, alors que les 2 voies du tracé actuel sont établies sur un remblai qui le barre. Le doublement de cette digue entérinerait les dommages : ne serait-il pas plus sage de maintenir le trafic sur ces 2 voies en attendant que la situation financière permette une réalisation tout à fait satisfaisante, il ne s'agit après tout que de 4 kilomètres qui resteraient limités à 90 km/h.

## Conseil régional d'Auvergne

Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)



# Auvergne



Enjeux 2 : Adapter l'offre en infrastructures et en services aux nouvelles logiques territoriales régionales :

- Poursuivre la mise en œuvre d'un système ferroviaire adapté au développement de la plaque urbaine clermontoise
- Poursuivre la modernisation des infrastructures et services ferroviaires sur les relations inter-villes en Auvergne

Selon la FRANE, la priorité doit être donnée au rail par rapport aux autres modes de transport.

La FRANE propose que l'effort soit poursuivi concernant l'amélioration de l'existant, éviter les dégradations et propose la réouverture de certaines lignes afin d'améliorer les relations inter-villes. La FRANE propose que le réseau ferré auvergnat ne soit pas uniquement distribué en étoile à partir de Clermont-ferrand mais également des connexions directes comme une toile d'araignée.

L'offre peut être améliorée avec des cadencements évitant les attentes. Et si on peut travailler confortablement dans le train, une demi-heure perdue sur le papier devient une demi-heure gagnée sur l'agenda. En recherchant plus de souplesse, par exemple en adoptant du matériel de traction électrique pouvant utiliser aussi le thermique, on peut retrouver de l'attractivité, sauver des lignes de chemin de fer sans gros investissements, ou même en restaurer comme le Lyon-Nantes par Moulins. Ce qui ne peut s'envisager sans concertation avec les niveaux national et européen.

Pour que le SRIT réponde aux besoins, il faut que :

- les usagers trouvent intérêt à laisser leur voiture en gare sans y laisser des frais de parage dissuasifs,
  - les correspondances avec les lignes nationales soient bien étudiées,
  - des négociations soient réalisées entre la SNCF et les entreprises pour faciliter les allers-retour en journée pour privilégier le train à l'avion.
- Favoriser et améliorer les liaisons en transport collectif entre villes d'équilibre et territoires limitrophes dans une perspective multimodale

La FRANE est très favorable à cette mesure et encourage les efforts qui seront faits en ce sens.

- Mettre à niveau le réseau routier permettant d'achever le désenclavement territorial

Une approche inter-régionale du réseau routier auvergnat est à prendre en compte.

La FRANE soutient là encore l'utilisation optimum du réseau d'infrastructures avant toute construction de nouvelles infrastructures.

Une réflexion est à mener sur le fait de vouloir répondre au désenclavement par la route. Prenons l'exemple du Cantal, on fait comme si tous les habitants de ce département de montagne (la moitié de la population vit au-dessus de 800m d'altitude) n'avait qu'une envie : rouler, se déplacer, aller voir ailleurs... Alors qu'une fraction importante d'entre eux est soit âgée, soit (ce qui n'est pas antinomique) dispose de revenus tellement inférieurs aux moyennes régionales et nationales qu'ils ne permettent que de financer l'indispensable, soit qu'elle est convaincue qu'on est si bien dans le Cantal (et pourquoi pas d'ailleurs ?) qu'on n'a pas envie d'aller voir plus loin (sentiment sur lequel surfent aussi les campagnes publicitaires du Conseil Général). Il est donc important d'étudier les besoins réels et d'y répondre prioritairement par des modes de transports respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui, 70 % des distances sont parcourues en voiture. Une voiture reste 95 % de son temps à l'arrêt. En parallèle, la hausse continue du prix des carburants, liée à la fin des énergies fossiles, grève le budget des ménages et des entreprises. Face à ces constats, se dégager du modèle de la voiture-bien de consommation pour passer à des solutions de partage apparaît comme une évidence. Covoiturage, autopartage et transport à la demande doivent continuer à se développer et donc être clairement encouragés. Ces nouveaux transports sont créateurs de lien social.

Conseil régional d'Auvergne

Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)



# Auvergne



Il est important de favoriser la mise en place de politiques locales de transport urbain de marchandises visant l'implantation de plateformes de logistique urbaine performantes et soutenables dans les outils de planification (Plan de déplacement Urbain) et les programmes d'action existant au niveau local.

Le réseau routier doit permettre une évolution des pratiques, de la voiture particulière vers les autres modes de transport : transport en commun (TC), vélo, roller, marche à pied...

Mise en place de parkings-relais dans les villes (et pas seulement à Clermont-Ferrand), mise en place de pistes cyclables sécurisées, centre-ville piéton, horaires des TC adaptés aux horaires de travail jour et nuit, etc.

En ville, la rue n'est pas seulement un espace de circulation : c'est aussi et surtout un espace de vie.

C'est pour défendre cette conviction qu'aujourd'hui de nombreuses associations de protection de la nature et de l'environnement, d'usagers appellent à une autre logique pour la ville. Nous demandons la généralisation du 30km/h comme vitesse de référence et l'utilisation des zones 20 voir 15. Le 50km/h devient alors l'exception et non plus la règle. La mise en place d'une telle mesure permet tout à la fois :

- d'assurer une meilleure sécurité des usagers les plus vulnérables, en l'occurrence les piétons, en particulier les enfants, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes,
- de réduire le bruit et la pollution de l'air dus au trafic urbain,
- d'inciter les citoyens à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité
- plus généralement, de pacifier la ville et la rendre plus conviviale.

Ces bénéfices sont parfaitement admis et reconnus. On dispose désormais d'un recul de plus de vingt ans pour en juger, puisque c'est en 1992, à Graz, en Autriche, que pour la première fois l'ensemble d'un centre-ville est passé en zone 30. Depuis, de nombreuses autres villes européennes et françaises se sont inspirées de cette expérience réussie et ont instauré la règle du 30km/h en ville.

Là encore, l'enjeu des transports routiers est dans le développement de l'intermodalité et la mise en cohérence avec les autres modes de transports.

Enjeux 3 : Moderniser les services pour répondre aux besoins de tous et faciliter la mobilité en transports collectifs :

- Développer l'intermodalité physique

Utiliser successivement plusieurs modes de transport pour se déplacer au cours d'un même trajet, c'est possible. Marche, vélo, transports publics : les mobilités alternatives et/ou douces sont à développer pour que chacun puisse se déplacer autrement. Là encore, les nouvelles technologies de l'information sont des atouts indéniables : calculs d'itinéraires par la géolocalisation, information sur l'état du trafic en temps réel, gestion des vélos et voitures en libre service, etc. En faisant payer au transport son vrai coût, la fiscalité écologique peut permettre d'enfin enclencher le report modal de la route vers ces modes alternatifs.

Développer l'intermodalité, c'est développer une offre de transports alternatifs et coordonnés. Cela permet de réduire la part des trajets sur route. La FRANE y est fortement favorable.

- Etendre en faisant évoluer l'offre en mobilité dans les zones les moins denses du territoire régional
- Coordonner, à l'échelle régionale, la mise en accessibilité des services de transport pour les personnes à mobilité réduite

Il peut être inclus ici la formation des personnes à mobilité réduite à l'utilisation des transports en commun.

## Conseil régional d'Auvergne

Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)



# Auvergne



- Favoriser l'usage du vélo comme complément des transports collectifs et des activités de loisirs et de tourisme

Favoriser la mise en place de parking-vélo sécurisé pour offrir ainsi une alternative au transport du vélo à bord des trains ou des trams.

Favoriser les pistes cyclables sécurisées sans oublier les connexions inter-communales.

Enjeux 4 : Organiser le territoire pour assurer des transports durables et s'en donner les moyens

- Fédérer les AOT d'Auvergne autour de services et de structures coordonnés et mutualisés

Il est très important de mettre en cohérence les différents départements et notamment au niveau des horaires et du trafic.

- Favoriser localement le report modal du transport de marchandises par la mise en place d'OFF

L'organisation de la mobilité au sein des agglomérations ne peut faire l'économie d'une réflexion sur l'organisation du transport des marchandises, notamment entre les industriels, les donneurs d'ordre et les élus des territoires. Le dernier kilomètre est le plus impactant pour l'environnement. La logistique du dernier kilomètre accompagne de profondes mutations. A chaque échelon de la chaîne logistique, des améliorations sont à réaliser en partenariat avec les logisticiens. Déjà, de bonnes initiatives existent, elles sont à dupliquer.

- Encourager la recherche et l'innovation sur la mobilité et les transports, adaptée au contexte régional

La FRANE demande à ce que les propositions concernant l'utilisation du patrimoine agricole et forestier pour du bio carburant soient précisées. On ne peut être que très sceptique. En effet les terres agricoles et la forêt ont d'autres rôles à jouer et cette production d'agro-carburant ne peut concerner que l'utilisation de déchets agricoles ou forestiers.

- Instituer de nouvelles formes de débat et de concertation
- Améliorer la cohérence entre la planification territoriale et la planification des transports et déplacements.

Enjeux 5 : Informer, sensibiliser, former à la mobilité durable

L'information, la sensibilisation et la formation sont indispensables pour développer le recours à de nouveaux modes et de nouvelles pratiques de transport, qu'il s'agisse de la mobilité individuelle, du transport des marchandises, etc. Cela induit en effet des changements de comportements et une prise de conscience. Un objectif dans ce sens doit donc être ajouté dans le SRADDT ainsi que la valorisation des pratiques, des productions, des activités s'engageant dans la préservation de l'environnement.

## Conseil régional d'Auvergne

Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)



# Auvergne

# 2030



## VOTRE REGARD SUR

### La transition énergétique comme élément phare du développement de la région d'ici 2030 :

La FRANE reste prudente sur le sujet du numérique pour plusieurs raisons :

- l'impact environnemental reste très important, malgré des améliorations, lié à la fois aux nouvelles technologies (matériel, serveur et antenne-relais...) et à leur utilisation (augmentation des transports de marchandises pour les courses en ligne, déchets, obsolescence programmée, énergie...)
- l'impact sur la santé lié au risque de l'exposition aux radios-fréquences, nous rappelons ici que le CIRC a classé en mai 2011 les champs électromagnétiques de radiofréquences, y compris ceux émis par les téléphones portables et sans fil, comme « peut être cancérogènes pour l'homme ».

Les usages numériques au service du développement de l'Auvergne en 2030 :

- Le risque d'enclavement social : réseaux sociaux, télétravail, travail à domicile, risque d'exclusion (personne âgées, inaccessibilité, tarifs...).
- L'accessibilité en ligne des données de voyages simplifie l'organisation d'un voyage pour l'utilisateur qui pourrait être tenté d'aller plus loin plus facilement. Le risque est donc qu'il y ait plus de trafic aérien. Les nouvelles technologies ne limiteront pas forcément les déplacements, mais les redistribueront.

La FRANE souhaite que le développement du numérique soit raisonné au regard de ces problématiques.

## LES POINTS À RETENIR DE VOTRE CONTRIBUTION

Le SRADDT se présente comme une liste des projets et des actions réalisables dans les 20 – 30 prochaines années sans que la cohérence de ceux-ci avec les objectifs initiaux soit mise en évidence.

La FRANE propose :

- d'identifier la pertinence de tous les projets et actions selon leur contribution à l'atteinte des objectifs « Transports et Climat » des lois Grenelle,
- de s'assurer que le schéma comporte bien les infrastructures permettant de garantir une parfaite intermodalité au niveau de l'exploitation,
- d'intégrer une prise en compte de la biodiversité en cohérence avec les lois Grenelle 1 et 2,
- de définir une programmation des actions donnant une priorité temporelle à toutes celles qui facilitent l'atteinte des objectifs, (par exemple, modernisations de lignes ferroviaires existantes, augmentation de capacité de nœuds ferroviaires, etc.)
- de reporter l'étude des projets de développements d'infrastructure qui ne correspondent pas aux objectifs à atteindre (POCL notamment).

### Conseil régional d'Auvergne

Hôtel de la Région BP 60 - 63402 Chamalières Cedex

<http://www.auvergne.fr/imaginons2030/>

Contact : [imaginons2030@cr-auvergne.fr](mailto:imaginons2030@cr-auvergne.fr)

