



**ASSOCIATION DES USAGERS
DU TRAIN PERPIGNAN-PORTBOU**
Perpignan Elne Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cerbère Port-Bou
Perpinyà Elne Argelers Collioure Port-Vendres Banyuls Certera Portbou

alternatiba66@laposte.net

contact@veloentet.fr

usagersdutrainerperpignanportbou@gmail.com

Avis sur le projet de PCAET de PMM soumis à consultation

Nos associations regroupées au sein du collectif Mobilités66 s'intéressent, du fait de leur objet social, aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Nous rappelons comme le précise le diagnostic du projet de PCAET que les transports sont de loin la première source d'émissions de GES et de polluants atmosphériques sur le territoire de PMM.

Devant l'urgence climatique actuelle, nous vous avons fait parvenir, alors que le projet de PCAET était en cours d'élaboration, une plateforme de propositions pour une politique ambitieuse sur la mobilité (accessible sous <http://veloentet.fr/article/une-mobilite-soutenable-pour-tous>).

Le projet de PCAET annonce que PMM s'inscrit dans une stratégie TEPOS, ce qui implique de réduire considérablement la place des véhicules motorisés. Un scénario TEPOS doit reposer sur des axes d'actions fortes et programmées dans le temps qui permettent d'atteindre les objectifs visés, en tout cas d'enclencher une dynamique. Or la lecture du projet nous fait conclure que le compte n'y est pas.

En premier lieu, les objectifs de report modal sont peu ambitieux. Par exemple, se donner l'objectif de ne même pas doubler la part modale des déplacements vélo à l'horizon 2030 (de 3% à 5,7%), quand l'objectif national du Plan Vélo est de la tripler (9%) d'ici 2024, ne fait que refléter ce manque d'ambition, voir un dédain pour la place que pourrait prendre le vélo dans les déplacements du quotidien. De la même façon, gagner moins de 3 points sur la part modale des transports en commun d'ici 2030 semble bien faible, quand on sait d'où part PMM (8%) et donc le potentiel de développement si on s'en donnait les moyens. On compte par contre sur le changement de motorisation et le covoiturage, axes qui ne dépendent que peu de la collectivité et permettent de ne rien toucher à la place de la voiture dans l'aménagement urbain. Si le changement de motorisation participe de la réduction des émissions de polluants, nous ne pouvons que déplorer que la préconisation du comité de pilotage, « **S'engager vers le report modal plutôt que le changement de motorisation des véhicules** », n'ait pas été suivie.

D'autre part, les actions présentées sur la mobilité, si elles ont le mérite d'exister et d'aller dans le bon sens (notre réunion en avril avec les techniciens nous ayant permis d'en prendre connaissance) ne constituent que le catalogue des actions programmées pour les 3 ans à venir, sans chantier d'envergure supplémentaire vers un véritable report modal (le seul financement d'envergure programmé étant le projet Es Têt). Il y a une décorrélation totale entre l'évolution des indicateurs à l'horizon 2030 ou 2050 qui permettent de dessiner de belles courbes TEPOS et le contenu des fiches Action. Nous ne pouvons que rejoindre l'avis de la Mission régionale d'autorité

environnementale de la région Occitanie (MRAe) sur le fait « que les actions prévues [ne] permettent de placer la collectivité sur la trajectoire attendue au regard des objectifs stratégiques. La MRAe relève particulièrement le caractère limité des **actions proposées en matière de transport et déplacement, qui semblent en l'état peu susceptibles d'infléchir les dynamiques actuelles** et leurs effets négatifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air. »

Qu'en est-il des deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service inscrite dans le PDU2006-2012, le SCOT de la Plaine du Roussillon et plus récemment votre projet de territoire TERRA NOSTRA ? Qu'en est-il des projets de gare à St Charles ou Tecnosud évoqués dans les mêmes documents, et qu'il faudrait défendre bec et ongles auprès de la Région ? Alors que des communautés urbaines de taille similaire font des choix volontaristes de développement du service de transport en commun (Avignon, Amiens, Caen par exemple), aucun projet de ce type à l'horizon sur notre territoire ...

Malheureusement, le scénario TEPOS ne se réalisera pas sur la base de ce programme ODD et nous émettons un avis négatif sur le contenu du PCAET dans son volet Mobilités, qui faute d'ambition politique n'est pas de nature à répondre aux enjeux climatiques et sanitaires. Nous demandons que le programme d'action soit révisé en profondeur avant sa ratification et sa publication définitive.

Vous trouverez ci-après nos réflexions et propositions, sans cesse rappelées, pour que l'urgence climatique s'inscrive dans les faits et non seulement dans les courbes de documents de programmation, qui en deviennent des documents de communication détournés de leur objectif initial.

Fait à Perpignan, le 3 juin 2019

Alternatiba66 / Vélo en Têt / Association des usagers du train Perpignan Port-Bou

Lecture détaillée et propositions sur le projet de PCAET de PMM

L'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est une démarche importante et essentielle pour engager un changement visant à contenir le réchauffement climatique. C'est bien dans les agglomérations et les communes que se prennent l'essentiel des décisions relatives à nos besoins et nos usages quotidiens : habitat, transport, alimentation.

Il est donc impératif que des politiques publiques ambitieuses et volontaristes soient prises en faveur du climat et de la qualité de l'air par l'agglomération Perpignan Méditerranée Métropole, dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial.

Le constat et le diagnostic du PCAET de PMM sont largement documentés mais nous déplorons un manque d'ambition dans la sélection des mesures faisant l'objet de ce plan d'action.

Le comité de pilotage consulté pour définir la méthodologie du programme d'action PCAET a formulé des orientations intéressantes qu'on ne retrouve pas traduites en action opérationnelles dans les fiches. En particulier il proposait de mettre en œuvre des mesures incitatives dans le plan d'action.

De nombreuses mesures sont des dispositions relatives à l'information ou des études. Dans ce contexte, ce plan s'apparente plus à un plan de communication qu'à un plan d'action.

La Mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe) a formulé un avis détaillé sur les points faibles de ce PCAET ainsi que sur les améliorations souhaitables à y apporter. Nous partageons entièrement cette analyse.

La MRAe souligne en particulier, deux aspects très importants pour la qualité d'un plan d'action :

- elle relève le caractère limité des actions proposées notamment en matière de transport et de déplacements, qui semblent en l'état, peu susceptibles d'infléchir les dynamiques actuelles et leurs effets négatifs en matière d'émissions de GES et de Qualité de l'Air ;
- elle souligne aussi toute l'importance du dispositif de suivi et d'évaluation qui devrait permettre de mesurer la pertinence et l'efficacité des actions, fait défaut à ce stade de l'élaboration du document.

Sur ces deux remarques essentielles à la qualité d'un plan d'action et au niveau des résultats obtenus, l'agglomération de Perpignan n'a pas apporté les réponses nécessaires pour y pallier. Nous constatons et déplorons que les compléments apportés au document suite à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale ne répondent pas vraiment aux exigences formulées.

Le plan est constitué essentiellement de dispositifs d'information ou d'études dont le calendrier n'est pas toujours clairement établi et les indicateurs de suivi n'ont pas été formulés en lien avec les objectifs stratégiques TEPOS.

Pour réduire la pollution de l'air dans l'agglomération et contenir le changement climatique il est indispensable de mettre en œuvre sans délai, des mesures volontaristes, incitatives et contraignantes pour des transports en commun de qualité et des mobilités actives et un aménagement urbain alternatif à la voiture.

En conséquence, nous demandons que ce programme d'action soit révisé en profondeur avant sa ratification et sa publication définitive.

Ces remarques générales se traduiront dans les fiches Action par les modifications suivantes :

Action 5 : Améliorer les alternatives de transport

L'amélioration des alternatives de transport doit s'appuyer sur les réseaux Bus et ferroviaire, comme précisé ci-dessous dans une complémentarité des réseaux et une adaptation aux trajets du quotidien dans un calendrier court cohérent avec l'urgence d'agir pour contenir le changement climatique.

Les différentes mesures devraient faire l'objet d'un calendrier de réalisation.

La mesure 1.1 devrait être conduite dans un délai de court terme. Un objectif de temps de fréquence devrait être défini pour mesurer la qualité du service offert.

Mesure 1.2 : préciser la programmation

Mesure 1.3 : planning d'étude et échéance sur l'engagement de mise en œuvre des modalités tarifaires unifiées et de lignes sankéo et Lio, aux horaires coordonnés pour une plus grande complémentarité des réseaux.

Mesures complémentaires :

- engagement sur la remise en service de la ligne ferroviaire Perpignan – Villefranche,
- défense de la mise en place d'un arrêt à St Charles
- adaptation des dessertes de l'étoile ferroviaire aux trajets du quotidien.

Ces mesures doivent se mesurer par un indicateur de report modal et l'évolution des émissions de GES.

Action 6 : inciter à l'utilisation des modes alternatifs

Alors que le comité de pilotage PCAET soulignait la nécessité de mesures incitatives par moins de place pour la voiture, la fiche action vise simplement à mettre à disposition des usagers une offre d'information, ce qui conduit la MRAe à alerter sur le « caractère limité » de ces actions.

Inciter à l'utilisation des modes alternatifs implique de rééquilibrer l'usage de l'espace public au profit des circulations actives et des transports en commun.

La proposition du comité de pilotage « moins de place pour la voiture » devrait se concrétiser par la réalisation de lignes de bus en site propre (BHNS), l'agrandissement de la zone centre réservée aux mobilités actives (soit une zone piétonnisée) et le maillage des communes de la couronne perpignanaise avec des voies cyclables en site propre, comme nous l'avons proposé dans notre plateforme de propositions.

Ceci dissuaderait l'usage de la voiture, améliorerait la qualité de service des transports en commun et favoriserait le changement de mode de transport.

Un calendrier de mise en œuvre (étude d'implantation, travaux et mise en service) devrait être inclus dans ce plan.

L'indicateur associé : contribution au report modal, évolution des émissions de GES et évolution des polluants locaux NOX et PM10.

Action 42 : élaborer un plan d'amélioration de la qualité de l'air

Le contenu de cette fiche ne répond pas à l'objectif précisé par l'intitulé. Les mesures et indicateurs décrits correspondent à la contribution au diagnostic et à la gestion des pics de pollution. Ces dispositions sont inscrites dans les obligations de l'institution et ne sont d'ailleurs pas de nature à réduire la pollution. Elles sont indispensables à l'établissement d'un bon diagnostic afin de mettre en œuvre les mesures de réduction des émissions des polluants réglementés.

La MRAe a recommandé de développer l'action par des mesures et des financements adéquats.

Les mesures à prendre devraient conduire à réduire les émissions de NOX et de MP10, notamment en limitant la circulation automobile et en substituant le besoin de mobilité par des usages alternatifs TC et modes actifs.

Enfin, les indicateurs pertinents pour mesurer l'amélioration de la qualité de l'air doit porter sur l'évolution des polluants réglementés et notamment les NOX, PM10 et 2,5 près des axes pollués caractérisés.