

Atelier 2. Madeleine Brocard.

La mobilité des hommes et les transports

Cette synthèse ordonne en deux paragraphes les propos tenus lors des deux réunions précédentes, de manière à servir de base aux échanges du 25 mai élargis à l'atelier 1.

1- Les finalités du Grenelle de l'Estuaire relatives à la mobilité et aux transports de personnes, pour répondre aux enjeux climatiques de réduction des émissions provenant de la circulation.

. La mobilité des personnes est un enjeu de développement économique qui rencontre une forte demande sociale (idées de liberté, d'émancipation, comme conditions de l'intégration sociale). Elle s'appuie fortement sur un transport individuel (voiture) et collectif (camions) fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Estimant qu'on ne peut ni contraindre les personnes, ni laisser libre cours à ce désir généralisé de mobilité, l'objectif est d'associer, comme dans les pays du nord de l'Europe, des mesures de contraintes collectives (urbanisme) à un élargissement des choix proposés aux individus pour se déplacer (incitations financières et organisationnelles).

. Sachant que l'automobile et le camion resteront à l'horizon 2050 des moyens de transport prédominants, compte tenu de la liberté qu'ils procurent, il faut étudier conjointement les innovations dans les matériels, les organisations, les services.

. L'objectif de mobilité généralisée impose de relier les propositions à l'échelle géographique de l'Estuaire (le « local », soit environ 100 km sur 100 km)) aux projets relevant de l'échelle interrégionale (les relations entre Haute et Basse Normandie, entre ces deux régions et l'Ille de France), et nationale (relations avec l'Etat et les entreprises de transport ferroviaire, aérien et maritime). On doit aboutir à un « maillage » complet du territoire assurant un passage organisé d'une échelle à une autre.

. Ces objectifs doivent intégrer les spécificités du milieu estuarien, dans ses composantes naturelles et humaines : l'estuaire de la Seine en tant que coupure territoriale nord-sud, en tant que ressource écologique spécifique, en tant qu'ouverture internationale, et le littoral (espace de ressources halieutiques et de loisirs). C'est dans la coordination entre politiques de transport et politiques d'aménagement, notamment celle des SCOT, que se situe un enjeu majeur pour les élus.

2- Les propositions

. Réaliser un état des lieux, un observatoire : des divers types de mobilités dans l'estuaire, des émissions de CO2, des expériences réalisées dans d'autres lieux, des études faites.

. S'appuyer sur la participation des citoyens, à travers des « ateliers de mobilité » sur le modèle des « conférences citoyennes », qui créent du lien social.

. Soutenir toutes les formes d'auto-partage et de co-voiturage, particulièrement pour les déplacements contraints (domicile-travail), avec des initiateurs divers (entreprises ou groupements d'entreprises, associations), une hypothèse étant que la voiture deviendrait avant tout un outil de déplacement pour les achats et les loisirs.

. Favoriser toutes les formes d'intermodalité, pour aboutir à un schéma des déplacements dans l'Estuaire.

A l'échelle de l'Estuaire :

- remettre en état de fonctionnement des lignes ferroviaires existantes, nord sud (Fécamp –Le Havre par Goderville, Fécamp-Bolbec-Lillebonne) et est-ouest (Lillebonne-Le Havre, Pont-Audemer-Honfleur), qui peuvent avoir des tronçons de clientèle complémentaires, favorisant l'équilibre économique des lignes. Prévoir des parkings accueillant les voitures, notamment en co-voiturage, les cycles et motos ;
- identifier et promouvoir des nœuds d'intermodalité entre transport collectif et transport privé ;
- proposer de nouvelles possibilités de déplacements nord-sud via la mer ;
- soutenir la propulsion solaire pour le tourisme nautique.

A l'échelle de la Normandie :

- renforcer les relations nord-sud via un carrefour intermodal au pied du Pont de Normandie (rive gauche), avec notamment une desserte par cars rapides entre Le Havre et Caen (toutes les heures en période de pointe, sinon, toutes les deux heures) ;
- renforcer la desserte aérienne de l'estuaire via l'aéroport de Saint Gatien.

A l'échelle du Bassin parisien :

- renforcer la coordination des élus de Haute et Basse Normandie dans la desserte ferroviaire avec la capitale par le sud (tronçon Mantes-Paris, voyageurs) ;
- soutenir une ligne à grande vitesse pour les voyageurs entre Le Havre et Paris par le nord (Pontoise, La Défense, Roissy), tout en conservant les liaisons interurbaines existantes.

Pour assurer une mobilité pour tous, veiller aux coordinations des horaires entre opérateurs et à l'existence de tarifs attractifs, en échange d'une création et d'une augmentation de trafics pour les opérateurs de transport.