



CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION MULHOUSIENNE



La transition énergétique : l'heure des choix

La voix de citoyens

Avis du 19 mars 2014

Sommaire

Préambule

Introduction

I Le choix absolu de la sobriété

II Le rôle des collectivités : catalyseur de la transition

III La production de quelles énergies ?

Conclusion

Annexes

Le présent avis a été adopté le 19 mars 2014 à Mulhouse à l'unanimité par l'assemblée plénière du Conseil de développement de la région mulhousienne.

Préambule

« Un jour, dit une légende amérindienne, racontée par Pierre Rabhi, agriculteur, biologiste et romancier, il y eut un immense incendie de forêt. Tous les animaux terrifiés, atterrés observaient impuissants le désastre. Seul le petit colibri s'activait, allant chercher quelques gouttes avec son bec pour les jeter sur le feu. Après un moment, le tatou agacé par cette agitation dérisoire, lui dit : « Colibri ! Tu n'es pas fou ? Ce n'est pas avec ces gouttes d'eau que tu vas éteindre le feu ! » Et le colibri lui répondit : « Je le sais, mais je fais ma part. »

Le Conseil de développement souhaite ainsi faire entendre sa voix de citoyens, apporter sa pierre, fut-elle modeste, au débat de la transition énergétique.

En 2012, son Bureau a validé le lancement d'un cycle de conférences sur ce thème afin de recueillir un maximum d'informations et d'être en mesure de rédiger le présent avis.

Rejoignant la préoccupation de l'agglomération mulhousienne très impliquée dans les questions énergétiques (2007 : un des premiers plans climat de France), et celle de la Société Industrielle de Mulhouse (SIM), le Conseil de développement s'est engagé dans un partenariat avec ces deux instances pour organiser un cycle de six conférences. Il se félicite d'ailleurs que celui-ci ait été inscrit dans le cadre du débat national sur la transition énergétique.

Comme l'ont montré les conférenciers, la transition énergétique est une question trop vaste, trop complexe, qui plus est, un sujet qui fait souvent l'objet de nombreuses controverses (voir le débat sur le nucléaire) pour permettre au Conseil de développement de se poser en expert ou en donneur de leçons.

Toutefois, il entend affirmer haut et fort son intérêt pour une cause qui touche chaque habitant du territoire au même titre que le reste des habitants de la planète. Chaque acte de la vie quotidienne de tout un chacun, on le sait, chaque aspect de l'existence engage directement ou indirectement, instantanément ou dans la durée, une consommation d'énergie.

La transition énergétique est un questionnement qui transcende l'ensemble de la société. C'est à ce titre que le Conseil de développement, émanation de la société civile, se sent légitime à s'exprimer sur le sujet.

Le Conseil de développement insiste également pour affirmer que les graves problèmes économiques et sociaux qui touchent de plein fouet notre pays et encore davantage notre territoire, ne doivent pas occulter la préoccupation environnementale et l'avenir de notre planète. Et ce, d'autant plus que bien des questions de la transition énergétique peuvent trouver des réponses qui serviront la cause de notre économie locale tout en réduisant la précarité. Le CDD affirme que la transition énergétique est un processus créateurs d'emplois.

Introduction

Après deux décennies d'âpres débat d'experts, la question de la réalité du changement climatique est aujourd'hui tranchée. Avec plus des deux tiers des consommations énergétiques alimentées par le pétrole, le charbon et le gaz, le réchauffement climatique est une réalité qui s'aggrave année après année. L'accélération du processus de réchauffement entraîne désormais des modifications perceptibles à l'échelle de quelques années : inondations, tornades géantes, fonte des glaciers... Les scientifiques estiment que la température moyenne de la planète augmente à un rythme soutenu. Ils tirent la sonnette d'alarme.

Face à des enjeux colossaux, les nations du monde entier peinent à trouver un consensus pour ouvrir un chemin vers une solution possible. Depuis la déclaration du président Jacques Chirac à Johannesburg en 2002 : « notre maison brûle et nous regardons ailleurs », rien n'a avancé. « Nous sommes à un moment de l'histoire énergétique dramatique, explique le Pr Jean-Marie Chevallier, économiste, parce que la contradiction énergie/ climat s'accroît considérablement, aggravée par les effets de la crise. » Qui plus est, souligne le spécialiste, « Pétrole, gaz et charbon restent en quantité très importante. Le « peak oil » n'est pas pour demain. En étant prêt à payer des prix plus élevés et grâce aux avancées technologiques, on repousse la fin des ressources naturelles. »

Les résistances à adhérer aux conclusions du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)*, les échecs à répétition des conférences internationales, l'absence d'engagement conséquent des grands pays à réduire les émissions de gaz à effet de serre sont autant de raisons de retarder la mise en œuvre de réponses aux défis planétaires du changement climatique.

A force de trop tarder, l'option d'un retour en arrière ne sera bientôt plus à notre portée. Si les représentants des nations, en proie aux égoïsmes nationaux, au conservatisme, à la pression des lobbies, ne peuvent arriver à un compromis, le sursaut ne pourra venir que des citoyens. La responsabilité et l'intelligence doivent venir d'eux et des territoires. Le Conseil de développement de la région mulhousienne - il n'est pas le seul- en est pleinement convaincu.

C'est donc dans cette période de crise subie, que nous devons tout mettre en œuvre pour, justement, ne plus subir mais choisir nos solutions de sortie. C'est ce qu'on appelle prendre son destin en main.

** organisme intergouvernemental ouvert à tous les pays membres de l'ONU*

Le choix absolu de la sobriété

Comme l'affirme l'ensemble de la communauté internationale dont le Conseil Economique Social et Environnemental (CESE) dans son avis de janvier 2013 « *la transition énergétique : 2020-2050 : un avenir à bâtir, une voie à tracer* », la transition énergétique est la seule réponse possible aux défis du changement climatique, à la raréfaction des ressources naturelles facilement accessibles et à l'évolution de la demande en énergie. C'est une réponse aux enjeux climatiques, écologiques, économiques et sociaux.

Mais la transition prendra du temps. Elle implique un changement culturel et sociétal important, un changement dans la façon de penser l'énergie, ses usages, ses formes de production, l'organisation de son système, ses acteurs. L'implication de tous les acteurs est d'ailleurs une condition préalable et permanente de sa réussite.

La transition énergétique passe nécessairement par un choix de société : le choix absolu de la sobriété. Si, pour ce faire, une volonté politique forte s'avère indispensable, la responsabilité de chaque citoyen est là entièrement engagée.

La sobriété est à la portée de tous, des états comme des citoyens. Rappelons que les Français consomment en moyenne 27% de plus d'électricité que les Allemands, en raison notamment de la performance et du nombre d'équipements, des habitudes de consommation et du différentiel de prix de l'électricité (source : association AMORCE).

Par ailleurs, on note que le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) met en avant deux gisements d'économie d'énergie sur notre territoire : l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels et tertiaires d'une part, et l'industrie des bords du Rhin (territoire du Pays) avec de nouveaux process d'autre part.

Vivre aussi bien que l'on vit aujourd'hui en consommant 20 à 30% de moins d'énergie, oui, c'est possible. Tel pourrait être le slogan de notre territoire.

Les citoyens, acteurs de leur destin

Depuis plusieurs années, partout dans le monde, des citoyens expriment leur désir de participer à la définition de leur cadre de vie : l'air qu'ils respirent, l'eau qu'ils boivent, le traitement de leurs déchets, les transports, etc. Il convient que les élus les écoutent et les entendent avant de prendre leurs décisions. Ce mouvement révèle la volonté de la base d'être acteur de son destin. Le Conseil de développement s'inscrit dans cette dynamique.

La mobilisation, on le sait, passe par l'information des citoyens. Elle passe aussi par la mise en place de dispositifs permettant aux citoyens de connaître leur consommation d'énergie, de mutualiser certains équipements ou de partager les bonnes pratiques. Elle se concrétise également par la

décision d'investir dans l'isolation de son logement, de choisir un nouveau mode de chauffage ou de recourir à un mode de transport doux, etc.

La compréhension de l'enjeu climatique doit également pouvoir aider les citoyens à mieux en tirer les conséquences sur leurs comportements quotidiens. Il est notamment important de trouver des réponses - ou des parades - à ce qu'on appelle le Nimby « Not In My BackYard », signifiant « pas dans mon arrière-cour ». Cette position individuelle ou collective de ceux qui reconnaissent le principe de l'utilité sociale d'une action ou d'un projet mais qui refusent d'être concernés personnellement, même marginalement par ses conséquences concrètes, bloque des décisions indispensables. Cela ne peut perdurer. Cela concerne, par exemple, les installations de production d'énergie renouvelables comme l'éolien terrestre ou l'enfouissement des déchets...

Le rôle des collectivités : catalyseur de la transition

Pour réduire les consommations énergétiques, comme le souligne le Césair Alsace (« *Les énergies en Alsace : état des lieux et perspectives* », avis du 22 octobre 2012), les actions individuelles doivent être combinées avec les actions collectives.

Le rôle du citoyen est déterminant pour avancer sur la voie de la transition énergétique. Il est bien sûr interdépendant des politiques publiques et notamment locales, responsables de la manière intelligente d'amorcer les changements, d'aider et d'inciter les citoyens à modifier leurs comportements.

Comme l'observe l'association Energy Cities*, des signes précurseurs de changement fondamentaux de notre société voient le jour à l'échelle locale. Il y a foisonnement d'initiatives locales prises par les villes, les entreprises ou les citoyens. L'objectif est de consommer moins d'énergie, la consommer mieux, utiliser davantage de ressources renouvelables, concevoir des quartiers passifs, expérimenter des modes de vie et de consommation plus frugaux, favoriser des circuits courts pour l'alimentation, recycler et réutiliser des déchets. C'est un bel encouragement.

Le Conseil de développement est convaincu que les nombreuses expériences d'ailleurs peuvent être source d'inspiration pour penser et agir différemment sur notre territoire. Il demande aux élus du territoire de s'emparer des « 30 propositions Energy Cities pour la transition énergétique des territoires » et de les relayer auprès des citoyens.

*Association européenne des autorités locales représentant plus de 1000 villes dans 30 pays en Europe dont Mulhouse Alsace Agglomération est membre.

Le rêve de l'autonomie énergétique

Le Conseil de développement est particulièrement attentif aux expériences locales qui s'emploient à viser l'autonomie énergétique : la communauté de communes du Mené en Côte d'Armor, la ville de Montdidier dans la Somme, la ville de Perpignan, la ville de Güssing en Autriche ainsi que d'autres communes plus proches, telles qu'Ungersheim ou Cernay ou encore Rottweil en Forêt Noire. L'intérêt est d'allier la sobriété, l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.

L'autonomie absolue n'est pas réaliste sur notre territoire doté d'industries, très consommatrices d'énergie. S'orienter vers l'autonomie énergétique reste toutefois un cap pertinent à maintenir avec la participation des citoyens dans les domaines qui sont à leur portée.

Le Conseil de développement approuve à cet égard la politique de l'agglomération mulhousienne qui a mis en place un conseil participatif autour du Plan climat. Cette démarche de démocratie participative, même si elle rencontre des difficultés, doit absolument se poursuivre et s'amplifier car elle facilite la transmission d'informations, la responsabilisation, l'éveil des consciences.

Le Conseil de développement est également interpellé par l'initiative des citoyens regroupés en association « *Mulhouse 100%* », décidés à conduire la « Troisième révolution industrielle » à Mulhouse en misant sur une nouvelle vision du monde autour de l'énergie. Il sera attentif aux résultats du test des prototypes lancés par ces entrepreneurs.

De même, il souhaiterait que les communes du territoire renforcent leur rôle d'exemplarité en visant une forte diminution de l'éclairage public. Une baisse de la consommation jusqu'à 70% serait un acte à la fois symbolique et significatif, visible pour les habitants.

Le transport : un enjeu majeur

Au sujet des transports, le Conseil de développement espère que le choix des élus de m2A dans le cadre de la révision du Plan de déplacements urbains (PDU), prendra en compte ses propositions transmises sous forme de contribution. Celles-ci concernent, entre autres, les alternatives à la voiture individuelle ou l'usage des transports collectifs (cf document annexe).

La « massification » de la rénovation énergétique de l'habitat

Constat unanime de tous les diagnostics sur le territoire, l'un des leviers essentiels en termes d'économie d'énergie réside dans le parc bâti. Le Conseil de développement soutient la politique de Mulhouse Alsace Agglomération qui fait de l'efficacité énergétique sa priorité. Il appuie sa politique d'aides à la rénovation thermique des bâtiments publics, des logements sociaux et des logements privés à des niveaux de performance ambitieux.

Dans un contexte budgétaire très contraint, le Conseil de développement a conscience que la « massification » de la rénovation des bâtiments privés ou publics anciens, des années 1940 - 1970, est un objectif* ardu. Il n'en reste pas moins un enjeu majeur. Le Conseil de développement considère qu'il vaut mieux augmenter le volume de logements à rénover plutôt que de viser systématiquement un niveau de performance maximal. Il conviendrait donc que les aides ne soient pas subordonnées aux labels les plus exigeants.

La précarité énergétique

En 2003, 4 millions de Français ne pouvaient pas payer leurs factures d'énergie. En 2013, ils étaient 8 millions. Le Conseil de développement insiste pour que la précarité énergétique, phénomène nouveau et en constante aggravation avec la crise, puisse être prise en compte systématiquement dans les initiatives publiques.

Les interventions directes du fonds social pour le logement géré par le Conseil général du Haut-Rhin et visant à résoudre les situations de précarité énergétique ont explosé ces dernières années pour atteindre une dépense record de plus de 360 000 € en 2013 pour m2A seule.

Le Conseil de développement propose que ce fonds départemental de solidarité soit mieux doté en faisant davantage contribuer les énergéticiens, les bailleurs publics et privés ainsi que les distributeurs d'eau qui profitent, par ce biais, d'une meilleure solvabilité de leurs clients fragiles.

***Objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie**

2600 logements privés par an au niveau BBC sur le territoire m2A

162 000 m2 tertiaire rénovés BBC par an sur le territoire m2A

La production de quelles énergies ?

Le Conseil de développement souligne avec force que la rareté de l'énergie rend impératif le renforcement de la recherche en n'écartant aucune piste. Sachant que toutes les énergies ont leurs avantages et leurs inconvénients, il est nécessaire d'expérimenter toutes les formes d'énergie et toutes les technologies.

Le Conseil de développement prend acte des projections et des ambitions du Schéma Régional Climat Air Energie d'ici 2020 à propos des énergies renouvelables : la biomasse bois, le solaire photovoltaïque, la micro hydraulique, le solaire thermique, la géothermie très basse énergie.

Il insiste pour que le potentiel de la géothermie sur notre territoire soit valorisé. De même, il considère que les pistes de l'éolien et de la méthanisation, même si elles ne sont pas mises en avant dans le SRCAE, doivent être examinées avec attention. Il demande plus particulièrement que soit vérifié le potentiel éolien des environs de Mulhouse sur les hauteurs sundgauviennes, le long des voies d'eau - Doller, canal - pour que des investisseurs puissent éventuellement être sollicités.

Le Conseil de développement est convaincu par ailleurs de l'intérêt économique et environnemental des réseaux de chaleur. Aujourd'hui 6% de la population française et 9,6% de la population de m2A sont alimentées par ces réseaux. Le Conseil de développement se félicite que l'agglomération mulhousienne entreprenne une démarche pour élaborer un schéma directeur des réseaux de chaleur.

Enfin, il recommande que le SCOT prévoie explicitement des sites ou des espaces dédiés à la production locale d'énergies renouvelables à l'instar de l'expérience menée à Ungersheim.

La fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim

Le Conseil de développement a auditionné le représentant de l'Etat, Francis Rol-Tanguy, alors délégué interministériel, venu expliquer aux membres du Bureau et du groupe de travail, l'inscription de la fermeture de la centrale de Fessenheim sur la trajectoire de la transition énergétique.

Au-delà des postures partisans sur la nature ou l'intérêt de l'énergie nucléaire, le CDD fait le constat que l'essentiel du parc de centrales de deuxième génération, mis en service entre 1978 et 1989, atteindra prochainement sa limite d'âge à 40 ans laquelle est issue d'une première prolongation décennale. Comme le souligne la Cour des comptes dans son rapport public thématique de janvier 2012 sur les coûts de la filière électronucléaire, les coûts de maintenance des centrales ne cesseront désormais de croître, phénomène parfaitement connu pour toute installation industrielle vieillissante. Cette tendance réduira progressivement l'avantage concurrentiel d'une électricité bon marché tout en rendant de plus en plus vraisemblable la multiplication des problèmes et des incidents.

Or, la quasi simultanéité des investissements initiaux de mise en service de ces centrales implique mécaniquement la succession rapprochée de leurs démantèlements. Le Conseil de développement constate donc que l'Etat n'a désormais plus d'autres choix que d'engager dès à présent les fermetures des centrales, faute de quoi, nous pourrions nous retrouver, dans quelques années, face à un effet dit « falaise », c'est-à-dire dans l'incapacité d'assumer la charge financière considérable des démantèlements nécessaires et du remplacement simultané des capacités. Dans cette optique d'étalement financier, la prolongation de certaines centrales au-delà de la période de 40 ans sera une nécessité.

C'est donc pour éviter de se retrouver dans cette situation critique que le Conseil de développement est convaincu que le démantèlement des centrales de deuxième génération doit être planifié, maîtrisé et engagé dans une concertation approfondie avec les territoires concernés.

Le CDD s'étonne toutefois du manque de pédagogie qui entoure cette décision industrielle.

Alors que le choix de la centrale de Fessenheim, pour entamer le cycle inévitable des fermetures, peut être vécu comme parfaitement arbitraire par les habitants d'un territoire déjà fortement touché par la désindustrialisation, le CDD souhaite que la centrale alsacienne devienne un site modèle d'expérimentation pour la reconversion d'un site nucléaire industriel. Il suggère aussi que le projet s'inscrive dans le cadre d'une coopération internationale avec l'Allemagne et la Suisse dans l'esprit d' « un Airbus de l'énergie ». Il serait pertinent d'allier à ce projet la formation de cadres logisticiens de la transition énergétique et la recherche de haut niveau sur ces thèmes en collaboration étroite avec notre université de Haute Alsace.

De même, il entend que l'Etat prévoie des compensations à hauteur des conséquences subies par le territoire en le dotant d'un fonds de reconversion à l'instar du dispositif mis en place lors de la fermeture des Mines de Potasse d'Alsace (cf la SODIV).

Il suggère que ce fonds soit alimenté par une contribution prélevée sur les bénéfices résultant de la prolongation de l'exploitation des autres sites nucléaires, compensant ainsi le handicap de subir la première fermeture et facilitant ainsi les dialogues futurs à ouvrir avec les autres territoires.

Conclusion

La tâche est immense. Relever le défi de la transition énergétique reste pourtant possible.

Pour ce faire, il convient de décider, dès maintenant, d'aller au-delà d'un modèle de société qui a vécu. Le Conseil de développement souscrit totalement au choix d'une société sobre en énergie et en carbone. Il soutient toutes les initiatives publiques et privées, individuelles et collectives qui permettront d'entrer progressivement et de manière volontariste de plain-pied dans cette nouvelle société.

Le Conseil de développement fait ainsi sienne la conclusion du débat national sur la transition énergétique : *« La transition du 21^{ème} siècle doit allier création de richesses, justice sociale, protection des ressources naturelles et préservation de l'environnement. Elle engage le futur de la France, la manière dont les Français consommeront, se déplaceront, vivront ensemble. C'est pour cette raison que les citoyens, les acteurs économiques, le monde associatif et les responsables politiques s'en sont saisis pour en débattre. La transition énergétique doit être un moteur interne à notre société, source d'innovation et de renforcement de notre lien social autour des valeurs de progrès et de partage. Il nous appartient collectivement d'engager cette transition pour un avenir énergétique à la fois efficace et solidaire. »*

Remerciements

Le Conseil de développement et notamment le groupe de travail tient à adresser ses remerciements à toutes les personnes qui par leurs travaux, la communication d'informations ou par des entretiens ont contribué à la préparation de cet avis.

Les participants de l'équipe-projet

Pierre BEOVARDI

Gérard BINDER

Alain FREMIOT

Mathieu FUCHS

Max HELLEC

Laurent KAMMERER

Mireille KUENTZ

Loïc RICHARD (pilote du groupe de travail)

Christian ROTH

Gérard SCHMITT

Marc-Yves TROXLER

Pierre VIDAL

Administration

Brigitte d'ARANDA

Le cycle de conférences novembre 2012 à janvier 2014

Conférence du 29 novembre 2012 avec la participation du **Pr Jean-Marie Chevallier**, professeur agrégé de sciences économiques qui a mis en perspective les questions énergétiques à l'échelle mondiale et européenne.

Conférence du 13 février 2013 avec la participation de **Gilles Lara**, membre de l'association négaWatt. Le scénario négaWatt prospectif à horizon 2050 est une démarche fondée sur la sobriété, l'efficacité énergétique et un recours plus affirmé aux énergies renouvelables – qui s'applique à l'ensemble de nos besoins de consommation d'énergie (électricité, carburants...). Il couvre les différents secteurs consommateurs d'énergie (bâtiment, transport, industrie...).

Conférence du 21 mai 2013 avec la participation de **Nicolas Garnier**, directeur de l'association Amorce qui a mis en exergue les enjeux des politiques énergétiques à l'échelle locale.

Conférence du 5 septembre 2013 avec la participation de **Gérard Magnien** d'Energy Cities qui s'est intéressé aux rôles et aux expériences des collectivités locales en Europe.

Conférence du 30 janvier 2014 avec la participation de **Monique Jung**, vice présidente du Conseil régional d'Alsace qui a présenté le Schéma Régional Climat Air Energie Alsace (SRCAE) en présence de deux énergéticiens ERDF et GRDF qui ont témoigné de la stratégie de leur groupe dans la transition énergétique. Le Schéma régional décline des objectifs quantitatifs et qualitatifs à l'échelle de chaque territoire.

Réunions de travail et auditions

Outre les cinq conférences sur la transition énergétique, le groupe de travail s'est réuni le 27 mai, 1^{er} juillet, 23 octobre 2013 et le 22 janvier, 10 février, 19 février et 5 mars 2014.

Il a auditionné le 1^{er} juillet 2013 les services de la m2A (**Elodie Passat-Thuet et Carino Spicacci**) autour du Plan climat de m2A, le 23 octobre 2013 **Francis Rol-Tanguy**, délégué interministériel à la fermeture de la centrale nucléaire et à la reconversion du site de Fessenheim.

Contact

Secrétariat du Conseil de développement

2 rue Pierre et Marie Curie – B.P. 90019 – 68948 MULHOUSE CEDEX 9

Tel : 03 69 77 67 86 – e-mail : info-pays@mulhouse.fr

ANNEXES

- Compte-rendu des conférences sur le site www.region-mulhousienne.fr
- Les 30 propositions d'Energy Cities pour la transition énergétique des territoires www.energy-cities.eu
- Contribution du Conseil de développement au Plan de déplacements urbains de Mulhouse Alsace Agglomération (octobre 2013)

**Rapport pré-PDU concernant la 2^{ème} révision du PDU
de l'agglomération mulhousienne 2014-2025**

**Contribution
du Conseil de développement de la région mulhousienne**

1. Préambule

En date du 16 juillet 2013, le président de Mulhouse Alsace Agglomération a sollicité le président du Conseil de développement de la région mulhousienne pour que celui-ci donne un avis sur le projet du nouveau Plan de déplacements urbains (2014-2025) qui sera soumis au Conseil d'agglomération en janvier 2014.

Le Conseil de développement se réjouit d'être associé à la réflexion globale et de figurer parmi les partenaires consultés avant le vote des élus communautaires.

Le Conseil de développement a constitué un groupe de travail pour préparer une contribution. Celui-ci s'est réuni à plusieurs reprises le 22 avril, le 13 juin, les 3 et 10 septembre et le 8 octobre 2013.

Il a auditionné les responsables du Pôle véhicule du futur, une responsable de la Communauté urbaine de Strasbourg qui lui a présenté le PDU de la CUS et le vice-président de Mulhouse Alsace Agglomération en charge du dossier PDU qui lui a présenté le document soumis pour avis.

Ce document est une première contribution écrite. Il est transmis au Président de m2A et en copie aux présidents du Pays de la région mulhousienne et de la Communauté de communes Porte de France Rhin Sud.

Un avis définitif – voté en plénière- sera élaboré par le Conseil de développement après examen du nouveau document issu du copil de m2A de novembre 2013 qui examinera les observations des différents partenaires.

Le CDD tient à souligner la grande qualité du travail accompli par les services du « *Pôle mobilités et transports* » et par les élus responsables. Par cette contribution, il s'est avant tout employé à avancer des propositions constructives, même si l'exercice conduit inévitablement à relever des manques ou des insuffisances du document.

2. Observations générales

Le CDD se félicite que le nouveau PDU prévoie d'associer les six communes de la communauté de communes Porte de France Rhin Sud. L'échelle du Pays et du SCoT est évidemment la plus pertinente.

Le CDD constate avec satisfaction que le projet aborde d'autres aspects que les seuls déplacements stricto sensu : environnement, santé, aménagement du territoire.

Le projet de PDU s'inscrit pleinement dans la logique de transition qui fonde le projet communautaire de m2A. Bien charpenté, le document manque toutefois d'ambition notamment pour le moyen et long terme. Sa dimension prospective est peu perceptible.

Le CDD considère qu'il existe un écart trop grand entre les mesures prévues pour la ville centre et les 1^{ère} et 2^{ème} couronnes qui semblent en comparaison délaissées, leurs besoins étant insuffisamment pris en compte.

Concernant le financement, les quelques informations fournies sont inexploitable. Disposer d'éléments financiers aurait permis de hiérarchiser les propositions. Il est dommage par ailleurs que le « versement transport » acquitté par les employeurs de toute l'agglomération ne soit pas évoqué alors qu'il constitue une des principales sources de financement de m2A.

Le CDD souhaite que le document :

- Rappelle les grandes lignes du diagnostic en donnant en particulier les éléments principaux de l'enquête ménages de 2009 pour identifier les besoins, souligner les tendances actuelles, tracer une ligne avec un point de départ et un point d'arrivée et permettre un suivi et une évaluation.
- Explicite sa compatibilité avec le Schéma de cohérence territoriale en vigueur, notamment en identifiant les lieux de développement urbain.
- Soit plus lisible dans ses grandes lignes pour permettre d'identifier davantage les réseaux structurants, les pôles urbains, les pôles d'échange (aujourd'hui et à terme).
- Propose plus systématiquement des solutions innovantes pour les communes les plus éloignées de la ville-centre.

- Identifie des actions à mener à l'échelle du Pays outre l'application à la CCPFRS des mesures prévues pour la 2^{ème} couronne.
- Intègre un volet relatif au stationnement public indissociable d'une politique cohérente et crédible de mobilité.

3. Les enjeux et les objectifs

Le CDD regrette que ce premier document ne permette pas d'identifier un axe, un objectif majeur prioritaire à l'horizon 2025. Les enjeux comme les objectifs et comme les actions apparaissent sans hiérarchie en termes d'importance. Cette absence de choix affiché semble la faille essentielle du document.

Pour sa part, le CDD préconise comme objectif central d'offrir à chaque habitant une solution performante alternative à la voiture individuelle.

La révision du PDU devrait être l'occasion d'amorcer le virage de la « nouvelle agglomération ». La consolidation de l'intercommunalité doit permettre de progresser plus rapidement vers une agglomération qui –par l'organisation des déplacements- privilégie la sécurité, la convivialité, le confort de ses citoyens, l'environnement, le développement économique, la cohabitation pacifique des différents modes de déplacement, les faibles coûts pour l'utilisateur.

Si l'usage de la voiture individuelle ne peut être abandonné, il s'agit d'annoncer plus clairement - et non au détour d'un paragraphe (P28/67) - l'objectif de sa maîtrise et de sa réduction, et de mettre en évidence les alternatives envisagées.

Le CDD considère qu'il est indispensable de rajouter un objectif de développement économique visant à :

- **faciliter les déplacements des salariés ou futurs salariés, les aider à lever le frein de la mobilité ;**
- **répondre aux besoins des entreprises ;**
- **revitaliser le centre-ville en facilitant notamment l'accès aux commerces.**

Le CDD estime nécessaire d'exposer la justification des objectifs chiffrés de façon à permettre d'en apprécier la pertinence.

Il importe de fixer un objectif de niveau de desserte (fréquence...) pour les 85% des habitants de la 2^{ème} couronne et les 20% de la 1^{ère} couronne non desservis par un TC structurant.

De manière générale, il convient davantage de prendre en compte l'évolution des modes de vie des habitants et des travailleurs, et notamment de différencier la destination et le motif du déplacement (aller à l'école, aller faire ses courses...), ne pas seulement considérer le lieu de domicile.

Le CDD insiste pour que le PDU prenne davantage en considération le vieillissement de la société et l'accroissement du nombre de personnes du 3^{ème} et du 4^{ème} âge (les plus de 60 ans représentent plus de 30% de la population totale, les plus de 75 ans représenteront en 2037 entre 8 et 15% **). Le PDU doit se construire également autour de cette réalité sociale.

** Estimations Insee pour la région mulhousienne (mars 2013)

4. Les actions

Le CDD regrette que certaines actions ne soient pas accompagnées d'un véritable calendrier.

Il suggère de mettre en évidence un petit nombre d' « actions phare » (**les choix prioritaires du CDD sont en gras dans le texte**).

Le CDD considère que le terme « maillage » pour le levier n°3 est à la fois réducteur et ambigu. Il propose comme autre formulation: « renforcer la performance et la complémentarité des réseaux de transport et circulation ».

4a. Le transport collectif urbain

Le CDD regrette que le document ne fasse pas clairement allusion à l'extension d'un transport collectif à l'horizon 2025. Le CDD rappelle son point de vue déjà formulé dans son avis sur le projet communautaire (2011) selon lequel l'extension du réseau tramway (ou autre forme performante de transport collectif) hors de la ville centre, est une nécessité.

Le CDD souligne que les mesures de maîtrise de l'usage de l'automobile ne pourront pas porter leurs fruits, ni être acceptées par la population, en l'absence d'un réseau TC étendu et performant. Il considère que l'agglomération mulhousienne ne peut pas se comparer aux agglomérations qui se sont déjà dotées d'une large couverture TC.

Le CDD regrette que le document ne mentionne pas les mesures de renforcement de l'offre, notamment pour les zones mal desservies aujourd'hui, y compris parfois en 1^{ère} couronne et/ou des dans les grandes zones d'emploi. Le projet fixe des objectifs de fréquentation mais n'indique pas de mesures concrètes d'amélioration de l'offre.

Le CDD propose de

- **Prévoir une politique de transport collectif spécifique et mieux adaptée aux horaires vers et à l'intérieur des zones très fréquentées (zones commerciales, zones d'activités, hôpital, zoo, pôles touristiques, grands équipements...) en recourant le cas échéant à des technologies innovantes et en relançant les Plans de déplacements d'entreprises / interentreprises et d'administrations (PDE).**
- Faire figurer dans le PDU (et non renvoyer à une action en cours de PDU - 3.5), au moins dans ses grandes lignes, la stratégie de développement des réseaux TC à long terme pour disposer dès à présent de perspectives et engager une transition.
- Mentionner les perspectives en termes de nouvelles lignes, d'amélioration des fréquences et des correspondances.
- Evoquer les formules de transport public adaptées aux zones peu denses.
- Revoir les critères de définition des lignes structurantes (gares, lignes bus) de façon à retenir uniquement les axes offrant une réelle alternative à la voiture (rôle surestimé des gares TER, fréquence minimum des bus).
- Indiquer - au minimum - les premières extensions du tram à réaliser dès que la possibilité s'en présentera.
- Examiner la possibilité de voies mixtes tramway / voitures, comme cela existe fréquemment à l'étranger et déjà un tout petit peu à Mulhouse.

4b. La voiture individuelle

La diminution de l'usage de la voiture individuelle constituant un des axes majeurs du PDU, le CDD propose de :

- **Préciser pour chaque type de déplacement (motif, origine et destination) la ou les alternative(s) à la voiture disponible(s) ou à développer.**
- **Mettre en avant une action qui organise de manière formelle et développe le covoiturage domicile-travail vers les zones d'activités françaises, allemandes et suisses éloignées des transports collectifs et vers les parkings relais.**
- Prévoir un plan de modération des vitesses dans les secteurs habités des 34 communes, en priorité là où la vie locale le justifie.
- Rappeler la demande de limiter la vitesse à 90 km/h sur les autoroutes de l'agglomération sachant que cette limitation contribuerait substantiellement à la réduction des pollutions sonore et atmosphérique.
- Prévoir des mesures pour réduire les nuisances sonores dans les rues passantes et le long des voies ferrées: limitation de vitesse la nuit, murs anti-bruit, etc.
- Prévoir des actions de sensibilisation pour inciter les conducteurs à arrêter leur moteur à chaque attente (feu rouge, dépose école, stations d'essence...)

Le CDD constate que le document n'évoque ni la politique de stationnement public, notamment en centre ville, ni la voiture électrique, ni le réseau de voiries hors Mulhouse.

L'allègement des obligations pour la réalisation de places de stationnement lors de nouvelles constructions est à envisager avec prudence et à accompagner d'autres mesures (mutualisation...) pour éviter qu'il entraîne un encombrement des espaces publics et aille à l'encontre des objectifs piétons et cycles. Une telle mesure aura toute sa pertinence le jour où le réseau TC sera suffisamment étendu et performant.

4c. Le vélo

Le CDD rappelle que le vélo répond à de nombreux enjeux du PDU. Il permet une lutte contre la pollution, des économies d'énergies et d'espace public, mais aussi une lutte contre une sédentarité croissante qui pose un vrai problème de santé publique.

Pourtant, comme le relèvent les associations de cyclistes, le vélo reste bien moins utilisé dans notre agglomération que dans les grandes villes proches (Basel, Freiburg, Strasbourg). Il importe donc que le PDU fixe un objectif d'augmentation significative de sa part modale.

Atteindre cet objectif nécessite un projet clair, ambitieux et attractif, qui repose avant tout sur l'aménagement rapide d'un réseau prioritaire cohérent de grande qualité et sur le rééquilibrage du partage de l'espace public entre voiture et vélo.

Le CDD regrette que le schéma directeur cyclable m2A soit simplement évoqué sans aucune précision sur le nombre de pistes, le nombre de kilomètres, etc.

Le CDD rappelle l'impératif de continuité, sécurité et lisibilité des aménagements cyclables.

Il propose de:

- **Expérimenter des achats groupés de vélos électriques pour les salariés dans le cadre des Plans de déplacement des entreprises et administrations (PDE).**
- Rappeler les objectifs du schéma directeur cyclable m2A chiffrés, le calendrier et le choix des itinéraires à réaliser en priorité et indiquer le nombre de kilomètres de pistes cyclables à prévu chaque année.
- Etendre le réseau Vélocité aux communes périphériques de l'agglomération
- Mettre à disposition des vélos électriques pour les touristes.
- Enoncer comme principe qu'à terme il y ait un itinéraire cyclable aménagé à moins de 250 mètres environ de chaque logement ou lieu d'emploi
- Rappeler que l'entretien des pistes cyclables, - actuellement compétence des communes - est une condition essentielle pour accroître l'usage du vélo et expérimenter la mutualisation de ces charges sur des axes structurants.

4d. La marche à pied

Le CDD adhère à l'idée que de nombreux déplacements courte distance peuvent se faire à pied ou combinant marche et transport collectif, tout en attirant l'attention sur le fait que la marche ne peut convenir à nombre de personnes âgées ou handicapées....

Le CDD propose de :

- **Lancer une politique volontariste en faveur du piéton qui favorise la marche dans le cœur de chaque commune et vers les transports collectifs en prenant en considération la diversité des situations.**
- **Mettre le piéton (comme le cycliste) au cœur de tout projet urbain et d'aménagement de l'espace public.**
- **Recenser les points noirs sur les cheminements piétons qui dissuadent de recourir à la marche à pied pour des déplacements courts.**
- Installer des bancs le long des cheminements piétons.
- Rappeler l'obligation faite aux propriétaires de jardins de dégager la végétation envahissant les trottoirs.
- Réfléchir à des **alternatives adaptées aux personnes âgées ou handicapées**, notamment pour l'accès au secteur piétonnier.

4e. L'intermodalité

Le CDD propose de :

- **Développer les services liés au vélo en proposant une location de vélos pliants en complément de l'abonnement transports collectifs (TER et transports urbains).**
- programmer d'ici 2025 la création et la localisation de parkings relais supplémentaires en particulier à la Mertzau en accompagnement du projet de l'échangeur et le long des lignes structurantes de bus.
- Rendre plus lisibles et plus confortables les cheminements piétons vers les accès aux stations tram.

4f. Le traitement de la voirie et le partage de l'espace public

Le CDD regrette que les schémas de hiérarchisation soient peu clairs et peu convaincants. Seule une catégorie de voies primaires y figure.

Le CDD propose de :

- **Préciser la hiérarchisation des voiries en prenant en considération l'usage plutôt que le statut de la voie (nationale, départementale...).**
- **Affiner et clarifier la hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie de l'agglomération à plusieurs niveaux, par exemple, voiries primaires, voies de transit, voies de distribution, autres voies à vocation à être apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) et définir les conséquences en termes d'usage et de traitement.**
- Distinguer la hiérarchisation du réseau TC de la hiérarchisation du réseau voitures.
- **Transposer l'idée des contrats d'axes à l'aménagement de quelques voiries d'importance traversant plusieurs communes de l'agglomération afin d'harmoniser leur traitement et de faciliter la lisibilité du réseau viaire structurant.**
- **Promouvoir l'application du principe de partage de l'espace public pour chaque projet d'aménagement dans une commune, donnant sa place au piéton, au cycliste, à la voiture, au transport collectif.**
- De développer le recours à une capacité d'expertise pour la maîtrise d'ouvrage des aménagements de partage de l'espace public.
- Considérer la notion de partage de la voirie ou de l'espace public en fonction des types de lieux (équipements culturels, sportifs, zones d'activité, commerciale, etc.) et non en fonction des communes.

4g. L'articulation des politiques de transports/déplacements et des politiques d'urbanisme/environnement

Le CDD propose de :

- Avoir une vision prospective montrant la cohérence entre projets urbains et projets transport-déplacements
- Clarifier le document en distinguant plus précisément ce qui relève des politiques transports/déplacements et ce qui relève des domaines connexes (urbanisme, environnement, social, etc.)
- Distinguer dans le PDU les mesures correspondant au SCOT en vigueur de celles relevant des réflexions ou hypothèses sur la révision du SCOT, par définition encore incertaines.
- Rappeler la distance maximale requise entre les transports collectifs et les nouveaux bâtiments à construire.

4h. Les liaisons avec les territoires voisins

Le CDD regrette l'absence de mesures relatives aux déplacements agglomération - communauté de communes Porte de France Rhin Sud. Il s'interroge sur la suite concrète qui sera donnée pour l'application du PDU sur le territoire de la bande rhénane.

Le CDD regrette que le document n'évoque pas les relations avec le reste du Sud Alsace correspondant à des déplacements de moins d'une heure : Altkirch, St Louis, Thann, Guebwiller.... Et aussi Belfort. Le document ne mentionne pas en particulier l'achèvement du tram-train dans la vallée de Thur.

TER, tram-train, autocars interurbains, covoiturage, parkings relais et pôles d'échanges doivent faire l'objet d'un dialogue à cette échelle de territoire.

Le CDD souligne l'intérêt de l'achèvement de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône également pour l'amélioration des dessertes des gares entre Belfort et Mulhouse par TER, la ligne existante se trouvant ainsi libérée du trafic grande distance.

Le CDD souligne également l'enjeu du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport qui facilitera les échanges, par transport public, entre les territoires du périmètre du PDU et la plateforme aéroportuaire.

4i. Le transport des marchandises

Le CDD propose de :

- **Encourager l'extension du dispositif de livraisons à domicile des achats faits en centre ville tout au long de l'année afin ne pas obliger de nombreux clients à utiliser la voiture pour leurs courses.**
- Poursuivre le rapprochement entre m2A, la SNCF, les chambres consulaires pour examiner le transfert de la route vers le rail au sein de la région mulhousienne pour le transport des marchandises.

4j. La politique tarifaire

Le CDD propose de:

- **Expérimenter une tarification combinée pour les différents services de mobilité : location vélo, transports collectifs, stationnement, autopartage...**
- Communiquer sur le coût actuel du déplacement pour l'utilisateur et pour la collectivité et son évolution à l'horizon 2025, par type de déplacement par origine/destination.

4k. L'accompagnement du changement

Le CDD propose que le PDU prévoie de:

- **Accompagner les innovations technologiques des industriels locaux dans le domaine de la mobilité en faisant de l'agglomération un territoire d'expérimentation.**
- Accompagner les entreprises du secteur de l'automobile s'orientant vers un rôle de prestataires de services de mobilité.

4l. Le suivi et l'évaluation du PDU

Il manque l'indicateur de suivi des pistes cyclables pour le levier n°2, et celui du covoiturage pour le levier n° 4.

Le CDD propose de:

- **Prévoir des actions de communication pour faire vivre le PDU et faciliter son appropriation par les habitants.**

Associer la société civile (groupements de citoyens, association d'utilisateurs..) au suivi du PDU en s'appuyant sur des enquêtes.

5. Conclusion

Sachant que la commande nécessitait un examen approfondi de l'ensemble du document, le CDD a voulu apporter une réelle contribution au futur PDU sur la base d'une critique positive. La diversité et le nombre de ses observations ou préconisations témoignent de l'importance qu'il attache aux questions de mobilité pour le développement de la région mulhousienne.

Il souhaite que ses remarques soient considérées comme constructives et puissent être prises en compte sinon en totalité du moins en grande partie dans le document à venir sur lequel il sera amené à formuler son avis.

Il tient à mettre en évidence que la réussite de tout projet repose sur l'évolution des comportements des usagers. Or, comme chacun sait, ces choix individuels s'inscrivent dans le temps.

C'est pourquoi il rappelle que toute alternative au mode de déplacement habituel comme la voiture individuelle doit être simple, économique et facile d'usage pour être attractive et largement adoptée.

C'est à cette condition que le citoyen pourra s'intéresser à de nouvelles pratiques et prendre la mesure de leurs avantages pour lui-même et pour la collectivité.

Membres du groupe de travail :

Jean-Paul BAUM, Gérard BINDER, Robert CAHN, Yannick GUIBOUT, Jean-Pierre HAHN, Charles HAMM, Max HELLEC, Laurent KAMMERER, Paul KARLEN, Daniel KELAI, Armand LANG, Solange LAZARE, Christophe MULLER, Jean-Luc MATHIEU, Anne RIEFFEL, Christian ROTH, Doris VENUS, **Pierre VIDAL (pilote du groupe)**, Jean-Pierre WICKER, Jean-Paul WURTH, Michel ZIMMERMANN

Administration : Brigitte d'Aranda