

Obernai, le 3 octobre 2021

A Madame la Commissaire enquêtrice
PETR du Piémont des Vosges

contact@smpv.org

Mme la Commissaire,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les remarques de l'association Vélobernai relatives à l'enquête publique sur le projet de révision du SCoT du Piémont des Vosges.

Sincères salutations,

Patrick Viry,
Président

Méthodologie de l'enquête

Le projet de révision du SCoT est très justement présenté comme « un ensemble de thématiques qui conditionnent directement notre cadre de vie ». A ce titre, la présente enquête se doit d'être une grande expérience de pédagogie et de démocratie participative. Cet objectif est d'ailleurs rappelé dans plusieurs documents :

« Notice de présentation », section C.1 :

Aux termes des articles L.122-14, L.122-4 al.1^{er} et 122-6 al.1^{er} du code de l'urbanisme, la délibération qui prescrit la révision du SCoT précise les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation, associant, pendant toute la durée de la révision du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

L'objectif est de s'assurer que l'association du public se déroule suffisamment en amont du processus décisionnel afin de permettre une bonne information de la population et de recueillir ses observations avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles.

« Bilan de la concertation », section 2.3 :

Les objectifs :

- *Informar la population, les associations et toute autre personne concernée sur les différentes réflexions, analyses et études qui interviendront tout au long de la démarche de révision ;*
- *Favoriser l'expression de ces personnes, qu'il s'agisse de détecter les enjeux, de suggérer des objectifs ou des orientations, notamment au regard des nouvelles exigences réglementaires, ou encore de formuler des avis ou des observations sur les décisions prises collectivement par les élus.*

Or nous ne pouvons que constater autour de nous que la population concernée par le SCoT n'a pas eu accès à l'information. Par exemple :

- A Obernai, il n'y a eu à ce jour aucune mention de l'enquête ni dans le magazine municipal, ni sur le site web de la ville, ni sur sa page facebook. Il aurait pourtant suffi d'un simple post sur facebook pour toucher les plus de 9500 abonnés de la page.
- A l'échelle de la communauté de communes, il n'y a aucune mention de l'enquête ni dans le magazine de la CCPSO ni sur sa page facebook. Un article est apparu dans la rubrique actualités sur le site web de CCPSO le 15 septembre, alors que l'enquête était déjà engagée depuis près de deux semaines.
- La presse locale n'a publié aucun article récent pour expliquer ce qu'est le SCoT, en quoi cela nous concerne tous, pourquoi on le révisé et quelles sont les modalités de l'enquête publique (l'article le plus récent dans les DNA mentionnant le SCoT date du 22 novembre 2019). Il suffisait de prendre rendez-vous avec un journaliste. Certes le minimum syndical a été effectuée sous la forme d'une annonce légale dans les DNA, mais qui lit les annonces légales ?

On peut trouver toutes les informations sur le site du PETR, encore faut-il savoir qu'il existe et savoir naviguer dans le jargon administratif. Cette enquête qui devrait être un grand exercice de pédagogie, de réflexion, d'expression pour la population du PETR se retrouve en pratique confinée à un entre-soi des administrations locales.

Je note aussi qu'aucune association locale n'a été consultée dans le cadre de la procédure de révision.

Nous constatons que l'enquête n'a pas tenu ses objectifs d'information et de la population et en demandons une prolongation, précédée d'une réelle campagne d'information à destination de la population.

L'urgence environnementale

Nous faisons face à au moins deux urgences environnementales, le réchauffement climatique et la perte de biodiversité. Les deux ont été qualifiées à l'ONU de « menace pour l'avenir de l'humanité », « plus grande menace pour la santé mondiale », « menace pour la paix et la sécurité internationale », « menace pour la sécurité alimentaire ». Dit crûment, avec 4°C de plus le blé ne poussera plus en Alsace.

La France s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050 ; cet objectif est inscrit dans la loi énergie-climat du 8 novembre 2019. Concrètement, cela suppose de diviser par 6 nos émissions de gaz à effet de serre pour passer de 12 tonnes/habitant à 2 tonnes/habitant en l'espace de 30 ans. La loi inscrit également un objectif de réduction de 40 % de la consommation d'énergies fossiles d'ici 2030, soit une baisse d'environ 4,5% par an.

La perte de biodiversité massive et rapide est une menace au moins aussi importante que le réchauffement climatique, dont une cause essentielle est l'artificialisation des terres provoquée par l'étalement urbain. Pour freiner ce phénomène, le « plan biodiversité » de 2018 a proposé d'atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette ». Rappelons que la France perd la superficie d'un département tous les 10 ans et que l'Alsace a perdu la superficie de Strasbourg en 12 ans.

Pourtant, en lisant le projet de SCoT, tout laisse penser que le PETR du Piémont des Vosges ne se sent pas concerné par ces engagements. Certes on y parle beaucoup d'environnement, c'est à la mode, mais ça reste au niveau des déclarations de bonnes intentions : sauf erreur de ma part, les objectifs chiffrés des engagements de la France ne sont même pas mentionnés dans le document. Allons nous continuer comme si de rien était et laisser les autres redoubler d'efforts pour assumer nos responsabilités ? Ou dire franchement qu'on n'a pas l'intention de respecter ces engagements ?

Réduction des émissions de CO2

Je rappelle l'ampleur de la tâche : passer de 12 tonnes/habitant à 2 tonnes/habitant en 30 ans. Vous, moi, chacun de nous. Ce n'est pas avec de belles paroles, quelques pistes cyclables et quelques panneaux solaires qu'on a la moindre chance d'y arriver. Cela suppose des changements majeurs de mode de vie et ce sujet est complètement absent du SCoT.

Question : Comment le PETR va-t-il assumer sa part de réduction des émissions de CO2 de 4,5% par an ?

Pour valider un objectif, il faut d'abord pouvoir le mesurer. Le PETR devrait faire et publier annuellement une estimation globale de nos émissions de CO2 et analyser tous les projets au vu de leur impact direct ou indirect sur les émissions afin que tous puissent suivre les progrès réalisés. Nous avons même la chance d'avoir sur le territoire un bureau d'étude capable de faire ces analyses.

Pour l'instant, force est de constater que seuls les projets « verts » font l'objet d'une estimation chiffrée de leur impact sur les émissions de CO2 (suivis d'intenses campagnes d'autosatisfaction dans la presse). On a beaucoup parlé de l'aller-retour Paris-New York économisé par la fête du vélo, mais pas des augmentations des émissions à court et long terme engendrées par les constructions, les nouveaux parkings et routes, l'allongement des distances domicile-commerces-travail, etc.

Réduction de l'artificialisation des sols

Mme la Préfète l'a très bien expliqué dans son avis, la demande de nos élus de pouvoir artificialiser toujours plus de terres est largement injustifiée au regard des besoins.

Je ne pourrais mieux l'exprimer:

« Le cap fixé dans le Plan Biodiversité de « Zéro Artificialisation Nette » ne semble clairement pas être celui poursuivi par le SCoT. Ce dernier ne semble même pas avoir pour ambition une réduction de la consommation foncière par rapport à la décennie précédente. ».

Mme la Préfète met en avant le besoin de gestion économe des espaces. J'irais plus loin : nous avons un grand besoin de *justifier* l'utilisation des espaces. De nombreux projets d'aménagement ne semblent dictés que par des considérations de prestige afin d'en avoir un plus grand que la commune voisine.

Dans ce but de gestion économe des espaces, nous souhaitons que chaque projet soit motivé clairement par ses promoteurs et que son utilité soit mesurée par des indicateurs pertinents.

Les nombreux « parcs d'activités » construits ou en construction sur le territoire du PETR sont justifiés par « il faut bien donner du travail à nos enfants ». Pourtant le problème majeur de notre région est le manque de candidats pour occuper les emplois disponibles. En témoigne le récent salon de l'emploi à Obernai avec près de 2000 offres d'emploi non pourvues dans la région. Dans ce contexte, est-il bien cohérent de détruire des terres agricoles au prétexte de l'emploi ?

On peut aussi mesurer la gestion économe de l'espace par le critère du nombre d'emplois à l'hectare. Un projet récent de plate-forme logistique à Obernai affiche 4 emplois à l'hectare. Quel est l'intérêt pour la communauté de sacrifier autant pour gagner si peu ? D'autant qu'il s'agit là de nous vendre des produits fabriqués ailleurs, tout en faisant un usage immodéré de nos infrastructures routières financées par le contribuable.

Je voudrais présenter un exemple que je trouve particulièrement représentatif. Il y a à Obernai une société d'informatique, une activité purement intellectuelle, qui emploie une cinquantaine de personnes et occupe une surface au sol de 20 ares, sans compter les accès. Dans un environnement urbain, ces 50 employés occuperaient en comptant large un plateau de 600m² dans un immeuble, soit (à supposer un immeuble de 3 étages) une surface au sol de 200m². C'est-à-dire 10 fois moins. Même si on est très loin de 4 emplois/ha mentionnés précédemment, on ne peut clairement pas parler d'utilisation économe de l'espace.

Une grande partie de cette surface est occupée par un parking (qui d'ailleurs déborde sur les trottoirs environnants). Ce qui pose la question des mobilités, nous allons y venir.

Développer une mobilité pour tous

Le PADD présente une vision des transports « doux », « respectueux de l'environnement », en « limitant durablement l'usage de la voiture ». Mais il propose peu de solutions et encore moins d'objectifs précis. Et il se contredit en voulant à la fois réduire l'usage de la voiture et augmenter l'offre de stationnement.

Ici aussi, sans objectifs chiffrés, nous en resterons aux déclarations de bonnes intentions.

Nous demandons que la part modale de la voiture individuelle sur le territoire du PETR soit mesurée et publiée chaque année.

Seule la publication de ces chiffres pourra mettre les élus devant leurs responsabilités. En particulier, il est nécessaire qu'ils comprennent qu'encourager les déplacements « doux » implique obligatoirement d'arrêter d'encourager l'utilisation de la voiture personnelle. C'est un message qui semble évident mais qui a encore beaucoup de mal à passer. Il suffit de constater la violence de l'opposition que l'association Vélobernai rencontre quand elle demande la fin de la tolérance du stationnement sur les trottoirs ou le respect des vitesses en ville.

Il faut le répéter : le rôle des pouvoirs publics est de faciliter les déplacements, pas de faciliter l'usage de la voiture.

Qu'est ce qui encourage encore aujourd'hui l'utilisation de la voiture individuelle ?

- L'éloignement progressif des emplois, des commerces et des services. On voit pousser de plus en plus de zones d'activités au milieu des champs inaccessibles autrement qu'en voiture.
- Les constructions nouvelles où les normes d'aménagements cyclables sont respectées dans la lettre mais pas dans les faits.
- La construction de nouvelles places de parking (406 places dans le silo à voitures au centre historique d'Obernai, 120 places à l'intérieur du parc de la Leonardsau, etc...). En réduisant l'usage de la voiture, le problème du stationnement disparaîtra de lui-même.
- Le danger de la pratique du vélo. Notre territoire comporte de nombreuses pistes cyclables intercommunales mais quasiment pas d'infrastructure à l'intérieur des villes. C'est agréable pour les touristes qui font la route de vin en été, c'est impossible pour un enfant de 11 ans qui doit traverser Obernai pour aller au collège ou une mamie qui va faire les courses. Un sondage de l'association Vélobernai de 2019 montre que la raison principale pour laquelle les parents emmènent leurs enfants à l'école en voiture est la peur des voitures. Les cyclistes ne sont pas perçus comme légitimes sur la route : peu de respect des limites de vitesse en ville, pas de respect des distances de dépassement, pas de respect des obligations d'aménagements tels que les double-sens cyclables.
- L'absence de trottoirs, les trottoirs si étroits qu'on ne peut pas s'y croiser, le stationnement systématique sur les trottoirs, le non-respect systématique de la priorité aux passages piétons, découragent la pratique de la marche.

Mais soyons clairs : avec la meilleure volonté, il est impossible aujourd'hui de vivre sans voiture sur le territoire du PETR et ce ne sont pas quelques pistes cyclables qui vont y changer quelque chose.

Nous demandons que le droit de vivre sans voiture personnelle sur le territoire du PETR soit inscrit dans le SCoT.

Est-ce que ça ne serait pas possible parce que nous sommes un territoire péri-urbain ? Bien sûr que non, des territoires bien moins urbanisés que le nôtre le permettent un peu partout dans le monde.

Chaque trajet a son mode de transport privilégié :

- La marche jusqu'à 1km (15 minutes)
- Le vélo jusqu'à 7km (20 minutes)

- Les transports en commun réguliers (bus, TER) pour les itinéraires très fréquentés
- Les taxis collectifs pour les itinéraires moins fréquentés
- Les taxis pour les déplacements ponctuels courts
- Les taxis-colis pour les transports de marchandise ponctuels
- La location de voiture pour les déplacements ponctuels longs
- Des services spécifiques pour les personnes fragiles
- La voiture individuelle quand aucune de ces solutions n'est appropriée

Le PADD mentionne le terme « système voiture ». C'est l'ensemble de tout ce qui permet de se déplacer en voiture : le véhicule lui-même, les vendeurs, les réparateurs, les stations essence, les routes et autoroutes, les parkings privés et publics, les assurances, etc. De même, chacun de ces modes de déplacement, le « système » correspondant est nécessaire.

Les détails sont très importants pour la réussite de chacun de ces systèmes, c'est pourquoi les associations d'usagers devraient être plus systématiquement consultées.

- Pour la marche, il faut des trottoirs continus, pas trop étroits, pas encombrés de voitures en stationnement, et relativement accueillants. Il faut faire entrer dans les mœurs la priorité des piétons souhaitant s'engager sur un passage protégé. Les pouvoirs publics peuvent-ils changer des comportements individuels ? Oui bien sûr, par la pédagogie, la mise en place de règles de partage de l'espace et par le respect des lois existantes.
- Pour le vélo, il faut des itinéraires protégés et continus là où la circulation est trop importante, et le partage de l'espace partout ailleurs : respect des vitesses, respect des distances de sécurité. Il faut également du stationnement sécurisé à domicile et à destination. Tout cela peut se faire sans engendrer de dépenses importantes. La carte des isochrones vélo publiée par le PETR montre que la majorité de la population est à moins de 10 minutes à vélo d'un pôle, c'est donc un mode de déplacement très pertinent pour la région.
- Pour les transports en commun, il faut des itinéraires et des horaires pratiques. Nous soutenons très fortement la demande d'un doublement des voies de TER jusqu'à Sélestat. Un service de transport comme le Pass'O d'Obernai devrait être étendu aux communes voisines car c'est sur ce type de distance qu'il a le plus de valeur ajoutée. Nous recommandons que les systèmes de transport en commun soient évalués non pas au nombre total d'usagers, qui comprend une proportion importante d'usagers contraints et ne mesure donc pas l'attractivité du service, mais au nombre d'usagers possédant une voiture et ayant fait le choix de prendre les transports en commun. Il est désespérant par exemple de voir la ville d'Obernai se satisfaire d'un Pass'O qui circule souvent à vide et qui en 2020 a coûté à la collectivité 18€ par voyage.
- Des systèmes de taxis collectifs très flexibles sont maintenant possibles grâce aux technologies modernes de prévision et d'optimisation des trajets. Pourquoi s'en priver ?
- Pour les taxis... il faut des taxis. Les artisans taxi de la région ne s'intéressent qu'aux déplacements grande distance sur réservation, vers les hôpitaux ou l'aéroport. L'assurance de pouvoir trouver un taxi quand on arrive le soir à Obernai par le dernier train est un facteur très important dans le choix d'utiliser ou non la voiture.

- Le taxi-colis est un service inexistant dans la région. A lui seul, le transport ponctuel de charges lourdes est un argument fort en faveur de l'achat d'une voiture, en l'absence d'alternatives.
- De même, les services de location de voiture ou d'auto-partage sont encore peu développés. C'est un cercle vertueux à initier, pour qu'il y ait des utilisateurs il faut une offre pérenne, et pour qu'il y ait une offre il faut des utilisateurs.

Je terminerai en mettant en avant le rôle d'exemplarité des pouvoirs publics. Le futur pôle administratif et technique de la CCPSO, qui va abriter les élus et agents en charge de mettre en œuvre le volet mobilités du SCoT, prévoit un stationnement souterrain avec 50 places de parking individuelles à 28.000€ la place. Ça présage très mal du futur système de déplacements « doux » quand les élus ont déjà par avance décidé de ne pas l'utiliser. Les « mobilités douces » ne seraient-elles bonnes que pour les autres ? Avec 28.000€ par personne, il devrait pourtant être possible de mettre en place des alternatives.

La meilleure, et probablement la seule, façon d'arriver à un système de déplacement efficace, c'est qu'il soit utilisé par ceux-là même qui le votent et le mettent en place.

Nous demandons en conséquence l'interdiction de tout projet de parking à l'usage des élus et des agents chargés de mettre en œuvre des plans de mobilités douces.