

## Première Conférence Franco-Chinoise sur les Systèmes de Transports Urbains Durables

---

### TRANSPORT, URBANISME ET PROTECTION DU CLIMAT

#### Mise en oeuvre d'une politique des transports en faveur du développement durable

---

Efficacité énergétique, respect de l'environnement et protection du climat deviennent des enjeux majeurs pour l'ensemble des acteurs des différents modes de transport. Il s'agit de concilier les objectifs légitimes de mobilité des personnes et des biens et le développement durable dans tous ses aspects: développement économique, progrès social, protection et mise en valeur de l'environnement.

Le secteur des transports, outre ses effets sur l'environnement naturel et urbain, contribue fortement à l'accroissement de la consommation énergétique ainsi qu'aux émissions de gaz à effet de serre. La part des transports - tous modes confondus - dans la consommation d'énergie finale de la France, est de 31 %, contre seulement 13 % en 1960, et l'on observe un doublement de cette consommation depuis le premier choc pétrolier de 1973.

S'agissant des gaz à effet de serre, les transports représentent en France 26,4 % des émissions totales en 2006, soit la contribution la plus forte de tous les secteurs économiques, avec une progression de 20% depuis 1990, même si l'on enregistre une stabilisation de ces émissions ces dernières années, due majoritairement au renchérissement des carburants.

Si la maîtrise de la consommation énergétique répond à des enjeux climatiques par la diminution des gaz à effet de serre, elle répond aussi à des enjeux économiques : l'impact du coût de l'énergie pour les opérateurs de transport joue pour les équilibres à long terme, mais aussi sur l'équilibre financier à court terme. Ainsi, le poids du gazole dans le coût total du transport routier français de marchandises de longue distance est de 25%, il était de 20% en 2000. Toute augmentation du prix des transports a nécessairement des répercussions sur l'ensemble de l'économie.

#### Les objectifs et les plans d'action de la politique multimodale des transports en France

Des objectifs stratégiques ont été définis fin 2007 pour les années à venir dans le cadre de ce que nous appelons le « **Grenelle Environnement** ». Ce nom fait allusion à la rue de Grenelle où avaient été conclus en 1968 d'importants accords sociaux. Il s'agissait maintenant, par analogie, de parvenir à de véritables avancées dans le domaine de l'écologie et du développement durable.

Le « **Grenelle Environnement** », processus démocratique novateur fondé sur la concertation entre les différents acteurs, gouvernementaux et non gouvernementaux, a permis de définir de nombreux objectifs et engagements partagés et de réunir de nombreux experts dans plus de 30 comités opérationnels qui ont abouti à des plans d'action dans les différents domaines, puis à un premier **projet de loi de programme** détaillant l'ensemble des mesures de portée nationale, qui vient d'être adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale.

Dans ce cadre général, les transports occupent une place importante. Quatre chantiers leur ont été consacrés : transports multimodaux de marchandises, lignes à grande vitesse et réseau ferroviaire classique pour le transport de voyageurs, transports urbains et périurbains, développement industriel de véhicules performants. De nombreux autres peuvent les concerner en partie, sur l'urbanisme et l'étalement urbain, les énergies renouvelables, la biodiversité, la santé et la recherche notamment.

Toutes les actions retenues pour les transports doivent répondre pour la France, à **l'objectif global de réduction de 20% d'ici 2020 des émissions de gaz à effet de serre**, comme le préconise l'Union européenne pour l'ensemble des secteurs économiques. Un autre engagement ambitieux consiste à porter de 8,5 % actuellement à 20 % d'ici 2020 la proportion d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale de l'Union Européenne. Cette stratégie permettra aussi de réduire dans la durée la dépendance au pétrole de la circulation des personnes et des marchandises.

**Le premier axe est celui du report modal** et du développement des modes de transports alternatifs au transport routier, ou au transport aérien. Il répond à des objectifs multiples de réduction de la congestion, d'accessibilité et d'amélioration du cadre de vie collectif, et de diminution des nuisances, comme le bruit, l'insécurité, les pollutions locales.

Le rééquilibrage entre modes doit privilégier les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, chacun dans leur domaine de pertinence. Il rejoint la préoccupation énergétique dans la mesure où les modes alternatifs sont massifiés pour les marchandises ou collectifs pour les voyageurs et consomment globalement moins que les véhicules routiers, qu'il s'agisse des voitures particulières ou des poids lourds.

A titre d'exemple, le report modal de l'avion vers le Train à Grande Vitesse peut atteindre des proportions importantes sur les longues distances. Ainsi, la mise en service du TGV Méditerranée (Lyon - Avignon - Aix - Marseille) a entraîné le report en un an de 600 000 à 800 000 voyageurs sur environ 3 millions, le train représentant alors une part de marché de plus de 60%.

A la suite du Grenelle Environnement, il a été décidé, afin d'offrir davantage d'alternatives à l'avion et la voiture, de **doubler le réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV)** avec le lancement d'ici 2020 de 2000 kilomètres de lignes nouvelles, et l'étude de 2500 kilomètres supplémentaires à plus long terme, sans pour autant négliger la remise à niveau et la modernisation des voies ferrées existantes.

Le programme de LGV fera l'objet d'une concertation qui prendra en compte les nuisances sonores et l'impact sur la biodiversité, et d'une négociation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, sur les questions de priorités, de tracés, sur les alternatives à la grande vitesse, et sur les clefs de financement.

Par ailleurs les conclusions du « Grenelle Environnement » sont aussi axées sur **le développement du transport de fret** et le report modal des marchandises sur les longues distances. L'Etat soutiendra le développement des trafics massifiés du fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

Un plan national pour un transport de fret mieux équilibré et plus durable devrait permettre d'atteindre l'objectif annoncé d'augmenter la part du fret non routier de 25% d'ici 2012.

Enfin, **les ports maritimes français doivent améliorer leur compétitivité et leur attractivité**, notamment en favorisant leur desserte par voies ferroviaires et fluviales.

**Le transport routier** reste prédominant puisqu'il assure 86% des trafics du transport domestique de marchandises et qu'il continuera à tenir une place importante, notamment sur les trajets de courte distance en milieu non urbanisé. C'est pourquoi il doit poursuivre ses efforts en matière de performances environnementales. C'est l'objet des **plans d'actions volontaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre**, engagés par les entreprises de transport routier de fret, portant notamment sur l'éco-conduite, l'amélioration du parc de véhicules, les économies de carburant, l'optimisation du remplissage des véhicules et des flux, etc.

Un second axe est le **développement des transports collectifs urbains et régionaux**.

*Constat: La mobilité urbaine en France représente plus de 40 % des flux totaux de transport de voyageurs. La voiture assure plus de 80 % de ces flux et les transports collectifs 13 %. Les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité urbaine représentent 53 % des émissions totales du transport de voyageurs.*

Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances.

Ainsi, le **plan de développement des transports urbains** qui figure dans le projet de loi de programme « Grenelle Environnement », se fixe pour objectif, en plus de grands projets spécifiques en région parisienne, de réaliser dans les quinze ans – à l'initiative des collectivités territoriales avec le soutien de l'Etat - environ **1500 kilomètres de lignes nouvelles de métros, tramways ou bus en site propre**. Ainsi, de nombreux projets de **Bus à Haut Niveau de Service** ou de transport guidé vont pouvoir être soutenus dans le cadre de ce plan.

L'objectif global de ce Plan est de faciliter le report modal vers les transports collectifs, et ainsi de permettre de réduire la congestion et la pollution en ville, mais également d'améliorer la cohésion sociale par le désenclavement des quartiers sensibles.

L'Etat apportera des concours financiers aux projets nouveaux de transports collectifs en site propre au terme d'**appels à projets** pour des investissements destinés en **priorité au désenclavement des quartiers sensibles** et à l'extension des quartiers existants.

Le montant des subventions de l'Etat varie suivant le type de transport et pourrait atteindre 20 % des dépenses d'infrastructure mais n'intègre pas le matériel roulant.

Il s'agira également d'**améliorer l'intermodalité dans le transport de voyageurs**, notamment dans les franges d'agglomération et à leur périphérie, grâce aux parcs de stationnement, à une tarification multimodale et à l'harmonisation des titres de transport, à l'évolution des compétences des autorités organisatrices dans le champ du transport de marchandises, du stationnement et des péages urbains.

Par ailleurs, une impulsion nouvelle sera donnée aux actions suivantes :

- o promouvoir la **recherche** et les **innovations technologiques** réduisant la pollution et la consommation des véhicules,
- o développer le **télétravail**, le **covoiturage** et l'**auto-partage**, en supprimant les obstacles juridiques;
- o promouvoir les déplacements à bicyclette et à pied, par la mise en oeuvre d'une **charte des usages de la rue**. Cette charte consiste à examiner, avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs, les dispositions réglementaires de nature à assurer, en milieu urbain, un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers et une plus grande sécurité de déplacement à tous, particulièrement aux plus vulnérables.

L'Etat encouragera, dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains des agglomérations, la mise en place de **Plans de Déplacements d' Entreprises**, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité. Il incitera les établissements publics et les entreprises importantes à procéder à des achats groupés de véhicules professionnels propres et économes.

Enfin, l'Etat mettra en place un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement (**l'écoconduite**) notamment dans le cadre de la formation des nouveaux conducteurs.

De manière plus globale, le projet de loi de programme indique que les projets portés par les collectivités territoriales et les autorités organisatrices des transports devront **s'insérer dans une stratégie urbaine** et intégrer tous les enjeux environnementaux globaux et locaux : air, biodiversité, cadre de vie et paysage, limitation de l'étalement urbain. Ils devront améliorer de façon substantielle la desserte des quartiers sensibles et comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.

C'est tout l'intérêt de **l'intégration des politiques de transport et des processus de planification**. Il est prévu en effet d'harmoniser les documents d'orientation et les documents de planification urbaine, établis à l'échelle de l'agglomération, afin d'encourager les collectivités territoriales à concevoir l'urbanisme de façon globale, prenant en compte le développement des transports en commun.

C'est pourquoi le projet de loi conditionne la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux, à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport. **Une relation directe devra être établie entre densité urbaine et niveau de desserte par les transports en commun.**

\*\*\*\*\*

Ainsi, l'avenir de nos transports s'inscrit dans une nouvelle stratégie qui privilégie les transports en commun, insiste sur la cohérence entre développement urbain et politiques de transport, met l'accent sur les lignes à grande vitesse et le report modal des voyageurs et du fret. Autant d'objectifs ambitieux que la France a mis en oeuvre et continuera à développer pour les années qui viennent, à l'échelon national, mais également au plan de l'Union Européenne, en plaçant les sujets relevant de l'énergie et du changement climatique parmi les priorités de la Présidence qu'elle assure actuellement.

Au niveau mondial, la « Beijing Declaration on Sustainable Development » en conclusion de la 7ème rencontre de l'ASEM (Seventh Asia-Europe Meeting) des 24 et 25 octobre 2008 va dans le même sens en affirmant l'importance de « s'attaquer au problème de changement climatique et la nécessité d'une vision partagée à long terme pour la coopération entre pays ». La déclaration exhorte aussi à une « coopération renforcée en matière de développement et de transfert de technologies... » coopération dans laquelle cette conférence s'inscrit de manière privilégiée.

*N.B.: Le récent rapport du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) sur « L'état des villes du monde », intitulé « Villes harmonieuses », remis le 22 octobre 2008, montre à quel point l'urbanisation actuelle bouleverse les équilibres économiques, sociaux et écologiques de la planète. Depuis cette année, plus de la moitié de l'humanité vit en ville; près de 700 villes nouvelles, hébergeant plus de 250 millions d'habitants, se sont créées depuis les années 1990. Pour l'ONU, « le XXIème est le siècle des villes ».*

*Mesurant la contribution des villes au changement climatique, le rapport indique que « ce n'est pas le degré d'urbanisation d'un pays ou la taille d'une ville qui détermine la quantité de gaz à effet de serre émise par personne », mais plus la structure de la ville, les modes et les niveaux de vie, les politiques environnementales (au même titre que les politiques de transport et d'urbanisme...)*