

**Le transport contribue à la liberté de déplacement, au développement du territoire et à la mondialisation des échanges. Pour autant, des transports non maîtrisés sont source d'insécurité, de bruit, de pollution, de consommation d'espace et d'énergie non renouvelable, dont les conséquences sont supportées par les autres usagers et les riverains des infrastructures : encombrements, accidents de la route, nuisances sonores et dégradation de la qualité de l'air.**

Ces problèmes environnementaux locaux sont particulièrement aigus dans les zones de concentration des trafics (zones urbaines ou périurbaines, corridors, franchissements alpins et pyrénéens, zones proches des aéroports). En ce qui concerne le changement climatique, les trafics aérien et maritime ont des émissions de gaz à effet de serre en croissance, ce qui pose un problème particulièrement préoccupant compte tenu de l'engagement de la France de stabiliser d'ici 2010 ses émissions au niveau de 1990.

Les émissions du trafic routier sont en stagnation, voire en légère baisse ces dernières années. Mais c'est un défi que de faire en sorte que cette tendance se poursuive en s'accroissant dans la perspective de l'objectif de division par 4 avant 2050.

Depuis 2002, une action structurelle est menée pour développer les transports de façon durable, efficace et rationnelle, ce qui suppose notamment de prendre en compte l'ensemble des nuisances qu'ils occasionnent, et d'en internaliser les coûts. Cette action doit être poursuivie et amplifiée.

Les principaux axes de travail et actions sont destinés à modifier le découplage de la croissance économique et des impacts environnementaux des transports. Cela nécessite d'agir à la fois sur la demande de mobilité, l'aménagement des infrastructures, la gestion des réseaux et de leur interconnexion, la technologie, en utilisant d'abord l'ensemble des instruments disponibles pour orienter les comportements individuels ou l'organisation des filières logistiques.

### I.A. Les comportements

60

Les actions en amont sur les comportements générateurs de transport se situent dans une perspective de long terme. L'idée du découplage entre la croissance du transport de fret et celle de l'économie implique, en effet, des évolutions fortes dans l'organisation des modes de production et de distribution, peu réalistes à court et moyen terme, compte tenu notamment, de l'élargissement de l'Union européenne.

#### Objectifs et plans d'actions

L'organisation des filières logistiques et la demande de fret sont déterminées par l'organisation des modes de production et de distribution et par la qualité de prestation de chaque mode. Ainsi, seul le tiers des containers internationaux destinés à la France arrive par les ports français. Les autres nous reviennent le plus souvent par camion, compte-tenu des problèmes de qualité rencontrés par le fret ferroviaire, depuis des ports étrangers dont la réputation de fiabilité et de qualité est supérieure. Les performances environnementales de ces chaînes logistiques devraient être intégrées dans les décisions des donneurs d'ordre (chargeurs et distributeurs) et de tous les acteurs d'une même chaîne logistique. L'ouverture à la concurrence et la modernisation sociale de certains secteurs logistiques va permettre de changer des comportements qui avaient un effet négatif sur l'intermodalité.

Une plus grande responsabilisation des acteurs économiques doit être recherchée. Une concertation sera engagée avec un certain nombre de grands chargeurs "intégrateurs de chaînes de transport" (patrons de groupe automobile ou de grande distribution, par exemple), pour apprécier les obstacles rencontrés pour diminuer leurs nuisances et les faire réagir sur une panoplie d'instruments envisageables au niveau européen (accords volontaires, taxes nouvelles, permis d'émissions,...).

Il s'agit de réfléchir à la possibilité d'intégrer une contrainte globale de modération des besoins de transport (tonnes-kilomètres) dans leur organisation logistique, dans la perspective possible, sinon probable de fortes restrictions à long terme dans l'utilisation des sources d'énergies émettrices de gaz à effet de serre. Cette action inclurait un volet spécifique sur l'organisation des livraisons en ville.

La livraison des marchandises en zone urbaine représente une part non négligeable du trafic motorisé urbain et son bon déroulement conditionne largement la dynamique économique de la ville. La réflexion engagée dans le cadre de programmes de recherche doit être intensifiée en recherchant une participation accrue des acteurs politiques et économiques, notamment dans l'optimisation concertée des PDU.

A ce titre, le programme de recherche et d'innovation interministériel sur les transports (PREDIT 3) est mis en œuvre autour de priorités nationales fortes : équilibre des modes de transport et accessibilité, sécurité des systèmes de transport, réduction des impacts environnementaux et des émissions de gaz à effet de serre. Son action spécifique sur les transports propres est répartie en quatre thèmes de recherche et représente 30 % (100 millions d'euros) du budget total qui s'élève à 305 millions d'euros pour la période 2002-2006. Les actions proposées (notamment dans le programme "véhicules propres") reposent toutes sur un partenariat de recherche entre le secteur public et le secteur privé.

La bonne organisation des transports en ville doit rechercher une complémentarité satisfaisante entre les modes de transport individuels et les modes collectifs. Un intérêt particulier doit être porté à l'intermodalité ainsi qu'à l'accessibilité, la sécurité et la disponibilité des modes collectifs. Le partage de la voirie doit viser un équilibre établi après concertation avec les

usagers et les riverains. Les plans de déplacement urbain (PDU) offrent l'occasion de réfléchir et d'organiser globalement les déplacements, les transports urbains et le stationnement. La révision des PDU pour la prise en compte des nouvelles dispositions législatives (la loi SRU...) pour aboutir à des PDU dits de deuxième génération, constitue de ce point de vue une opportunité.

Des bourses d'expérience, visant à optimiser les déplacements quotidiens domicile-travail, pourront être initiées dans les grandes agglomérations.

Les plans de déplacement d'entreprises, aidés par l'ADEME, ou les plans de déplacement administration, dont le nombre devrait atteindre 500 fin 2006, organisent à l'échelle d'un établissement les déplacements des salariés et des clients, en mettant notamment l'accès sur le covoiturage et l'utilisation des transports en commun et des modes doux.

Les circulations touristiques liées à l'augmentation du temps de loisirs génèrent une forte croissance de la mobilité occasionnelle : multiplication des courts séjours, multi-résidents ou double résidents temporaires ; elle entraîne une augmentation des trafics à des heures et sur des axes déjà très fréquentés, ainsi que dans les territoires à forte attractivité touristique. Une modulation tarifaire spatiale et temporelle de ces infrastructures les plus sensibles en permettrait une meilleure utilisation. Plus généralement, la gestion des fortes concentrations touristiques, l'étalement des pointes, la sécurité et la fiabilité des conditions d'accès doivent être intégrés à une réflexion à long terme sur l'économie touristique face aux risques d'une restriction des consommations énergétiques émettrices de gaz à effet de serre.

Enfin, le comportement de conduite des conducteurs a une influence non négligeable sur l'accidentologie et la consommation de carburant.

L'enseignement d'une conduite "souple", l'éco-conduite, a été promu. Le contrôle des vitesses, facteur par ailleurs important de la diminution des accidents, est poursuivi.

## I.B. La politique de développement de l'intermodalité

Compte tenu du degré d'équipement de la France, l'enjeu prioritaire est l'organisation d'un système de transport privilégiant l'efficacité des transferts d'un mode à l'autre, sachant que les divers modes routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien sont plus complémentaires qu'à opposer. La qualité de service des modes de transport qui "massifient" le flux (ferroviaire, fluvial, maritime) doit augmenter pour atteindre les standards de la route. C'est ainsi qu'ils retrouveront leur véritable place dans leur zone de pertinence technique et économique. Ce rééquilibrage permettra une allocation optimale des ressources et constituera une des clés du développement durable, dès lors que chaque mode de transport paiera l'ensemble de ses coûts, y compris les externalités environnementales négatives. Il faut amener chaque citoyen ou chaque acteur économique à faire des choix libres et rationnels, qui en même temps conduiront à l'optimisation de l'ensemble.

### **OBJECTIF 1 ► développer le transport combiné**

Sur les liaisons et les réseaux à fort trafic de fret massifié, la croissance du transport routier doit être limitée par la recherche du développement du transport combiné avec les modes complémentaires à la route : ferroviaire, fluvial et maritime.

#### **Plan d'actions**

- Mettre en place dans les meilleurs délais par les gestionnaires d'infrastructures des corridors fret de qualité.
- Améliorer rapidement et significativement la qualité de service des entreprises ferroviaires, avec une gestion adaptée des moyens consacrés au transport combiné.
- Faire vivre une concurrence, saine et loyale, conformément aux directives européennes.

► Améliorer la qualité et la productivité du service dans l'ensemble des maillons de la chaîne du transport, lors des dessertes terminales comme sur le parcours massifié central, pour se rapprocher, tant en termes de coût que de qualité, des standards internationaux.

► Poursuivre les démarches d'aide d'exploitation de l'Etat, au nom du différentiel de coûts externes de transport, versée aux opérateurs (moyennant un engagement sur 3 ans), pour alléger le surcoût du transbordement lié au transport combiné et inciter les chargeurs et donneurs d'ordres à transférer du fret vers ce type de transport.

### **OBJECTIF 2 ► développer les infrastructures non routières**

#### **Plan d'actions**

► Mettre en œuvre les décisions du CIADT de décembre 2003, et notamment réaliser les lignes à grande vitesse prévues et la voie d'eau Seine-Nord.

### **OBJECTIF 3 ► renforcer les aides aux transports collectifs urbains**

Le financement des transports collectifs urbains pourrait être plus efficace au regard du développement durable, si le choix des investissements tenait davantage compte de l'intermodalité (avec les piétons, les vélos, les automobiles) et des critères environnementaux (limitation des nuisances et des consommations d'énergie) dans le cadre des politiques globales de déplacement.

## Plan d'actions

- ▶ Intégrer la dimension "externe" de l'action des collectivités à la réflexion. Les effets bénéfiques d'un projet peuvent se déployer sur un territoire plus large que celui de la collectivité porteuse du projet, sans que celle-ci en recueille tous les avantages chaque fois qu'il sera démontré qu'ils sont bénéfiques à la réduction de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.
- ▶ Aider les transports collectifs dans le cadre des contrats de projet Etat-région.

## OBJECTIF 4 ▶ promouvoir des modes innovants de gestion des déplacements

Pour les déplacements urbains, les autorités organisatrices des transports avec les collectivités locales sont les mieux à même de mettre en place des politiques efficaces.

## Plan d'actions

- ▶ Faire émerger des propositions innovantes, par un appel à projets locaux, préparatoire à la mise en place de plans de déplacements urbains de deuxième génération. Cet appel à projets permettra d'identifier, le cas échéant, les évolutions juridiques nécessaires, qu'il s'agisse de tarification de l'accès aux centres-villes ou de gestion du stationnement.

## I.C. L'aménagement des infrastructures

Les préoccupations de développement durable sont prises en compte à chacune des étapes de l'élaboration des projets d'infrastructures :

- dans les études socio-économiques et environnementales des projets avec, conformément au rapport du groupe du Commissariat général du plan présidé par M. Marcel Boiteux, une meilleure définition des valeurs associées au temps, à la vie humaine épargnée, au bruit, à l'effet de serre ou à la pollution de l'air, et l'adaptation des méthodes d'évaluation au milieu urbain : impacts des infrastructures sur le développement périurbain, sur les déplacements induits et sur les milieux sensibles. Les méthodes d'évaluation de l'intérêt économique des infrastructures ont été adaptées en conséquence et font l'objet d'une instruction cadre du 25 mars 2004 sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, actualisée un an après pour tenir compte des travaux sur le taux d'actualisation.
- dans la conduite des débats publics, du fait de l'obligation de conduire un débat public en amont pour tout projet d'importance, sous le contrôle de la Commission nationale du débat public.

**OBJECTIF 1 ▶ un effort particulier reste à faire en ce qui concerne la réduction des impacts du bruit dû aux infrastructures de transport** (cf. Programme d'actions Risques - II.B - Objectif 3)

## Plan d'actions

- ▶ Poursuivre les protections sonores et l'insonorisation des logements.
- ▶ Poursuivre la cartographie du bruit.
- ▶ Elaborer des plans d'amélioration conformément à la directive européenne sur le bruit.

## OBJECTIF 2 : mettre en œuvre le Plan d'actions "infrastructures de transports terrestres" (11 actions) de la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB), piloté par le ministère en charge de l'équipement

Concernant la réduction des impacts des grandes infrastructures de transports terrestres sur la diversité du vivant et notamment, la réduction de la consommation d'espaces naturels et de la fragmentation des habitats naturels et semi-naturels, le Plan d'actions "infrastructures de transports terrestres" de la SNB propose des actions pour optimiser les tracés, mobiliser toute l'expertise écologique requise, limiter l'usage des bio-cides dans l'entretien des dépendances vertes, respecter ou restaurer les corridors écologiques, former et sensibiliser les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre et enfin, établir des partenariats avec la communauté scientifique.

## Plan d'actions

- ▶ Former les agents et produire des outils opérationnels.
- ▶ Sensibiliser et informer.
- ▶ Développer des partenariats et une capacité d'expertise.
- ▶ Préserver et restaurer les habitats : préservation et non-perturbation d'espèces.
- ▶ Renforcer la connaissance et la recherche scientifique.



## I.D. La tarification et la gestion des infrastructures

La tarification des infrastructures doit être mieux utilisée, pour orienter la demande, et reliée aux coûts générés, y compris environnementaux, par les usagers.

L'imputation de ces coûts doit être économiquement efficace, afin d'infléchir les comportements des usagers, et socialement acceptable.

Economiquement efficace, signifie qu'elle doit être comprise et admise par les usagers comme étant la contrepartie d'un service rendu ou d'une nuisance à compenser.

La tarification dépend des objectifs que se donne la collectivité selon les réseaux et les territoires considérés, compte tenu, notamment, de l'importance des coûts externes, des programmes de développement ou d'aménagement des réseaux, des choix d'intermodalité dans des zones à fortes contraintes, des préoccupations d'aménagement du territoire ou des besoins de financement des gestionnaires d'infrastructures.

La politique de gestion du réseau routier national, qui est relayée par les collectivités territoriales gestionnaires de réseaux routiers, en vertu des compétences qui leur ont été transférées par la loi de décentralisation, comporte un certain nombre de volets qui répondent à différents objectifs du développement durable :

- ▶ Les aménagements de sécurité du réseau.
- ▶ Les dispositifs de prévention, contrôles et sanctions pour limiter l'insécurité routière liée au facteur humain.
- ▶ Le traitement des points noirs du bruit.
- ▶ L'organisation des systèmes d'information routière et de gestion du trafic (schéma national d'exploitation de la route).

### **OBJECTIF 1 ▶ développer les instruments tarifaires et la fiscalité des carburants**

La tarification de l'usage des infrastructures constitue un instrument essentiel : modulée selon les itinéraires et les périodes, elle devrait permettre de fournir aux différents acteurs concernés un indicateur reflétant la rareté des ressources. Elle devrait aussi permettre d'appréhender la valeur des services offerts et être le vecteur d'une harmonisation des conditions de concurrence à l'intérieur du même mode de transport, à l'échelle européenne et entre les différents modes. Elle pourrait être modulée selon la sensibilité environnementale du territoire traversé, par exemple dans les franchissements d'obstacles naturels pour favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs moins nuisants, et pour la traversée des zones périurbaines.

La fiscalité des carburants constitue d'ores et déjà un élément majeur d'orientation de la demande des particuliers et de la production des véhicules. Une fiscalité, en France, plus élevée que dans d'autres pays, pendant plusieurs décennies, conduit à la situation actuelle, où le parc automobile est l'un des moins consommateurs au monde. Plus généralement, son évolution en faveur d'une meilleure prise en compte de l'ensemble des impacts environnementaux et sociaux sera recherchée dans le

cadre d'une harmonisation européenne par le haut et avec le souci de ne pas créer de distorsions de concurrence pour les professionnels.

### **OBJECTIF 2 ▶ optimiser l'exploitation de la route et la gestion du trafic**

Elle pourrait apporter des gains significatifs de consommation d'énergie par tonne-kilomètre ou voyageur-kilomètre transporté par des dispositions techniques, réglementaires et tarifaires qu'il convient d'étudier : véhicules routiers davantage remplis, roulant moins souvent à vide, régulation des vitesses, gestion des feux, amélioration de la voirie et des comportements individuels de conduite automobile, modulation des péages, systèmes d'information et nouvelles technologies.

### **OBJECTIF 3 ▶ mieux gérer les fortes concentrations de trafic routier**

En sus des actions évoquées ci-dessus, un ensemble de mesures de réglementation du trafic et d'intensification des contrôles pourrait être étudié, tant sur les itinéraires interurbains à fort trafic que sur les circulations urbaines et périurbaines, en vue de limiter les conflits entre les usagers (voitures et poids lourds) et de fluidifier la circulation en limitant les consommations et les pollutions locales, ainsi que le bruit. Ces mesures porteraient notamment sur :

- ▶ Le respect des limitations de vitesses et des interdistances pour les véhicules légers et les poids lourds.
- ▶ La limitation de circulation des poids lourds à certaines périodes (pointes de trafic, conditions hivernales exceptionnelles...).
- ▶ Le renforcement du contrôle technique au bord de la route, notamment sur la mesure des émissions polluantes, ce qui nécessite des aires de contrôle aménagées à cet effet.

L'amélioration de l'offre de service ferroviaire découlera d'une meilleure gestion des sillons, d'une nouvelle organisation industrielle, des aménagements de capacité du réseau, du développement de la concurrence européenne et des aides financières au transport combiné. Elle devrait permettre de capter les trafics pour lesquels le fret ferroviaire est pertinent, notamment sur les axes massifiés et les traversées de zones sensibles.



## I.E. Les améliorations technologiques



Les années 1990 et 2000 resteront marquées, en matière de motorisation automobile, par la diminution drastique de certains types de pollution locale.

La diésélisation du parc automobile s'accompagne, grâce au filtre à particules, de la baisse des pollutions des moteurs diesel, qui deviennent désormais comparables à celles des moteurs à essence pour une moindre consommation. On voit apparaître des véhicules hybrides, moteur thermique-moteur électrique, particulièrement optimisés pour la conduite urbaine.

La réduction nécessaire des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre de la lutte contre l'effet de serre constitue, en ce qui concerne la motorisation, un sujet d'importance croissante.

Les constructeurs européens se sont engagés à réduire volontairement les émissions unitaires des véhicules (accord cadre à 140 g de CO<sub>2</sub>/km en 2008 avec un objectif ultérieur, qui reste à finaliser, de 120 g de CO<sub>2</sub>/km). Les constructeurs français sont, aujourd'hui, parmi les mieux placés par rapport à cet objectif.

**OBJECTIF ► encourager les améliorations technologiques**

### Plan d'actions

- Rechercher dans un cadre européen, des améliorations de l'efficacité énergétique des moteurs de véhicules utilitaires légers, de poids lourds, de bateaux et de locomotives notamment, en définissant des protocoles de mesure de ces consommations et en soutenant des efforts de recherche.
- Soutenir au plan européen l'adoption de normes Euro V s'appliquant aux poids lourds et véhicules automobiles prévoyant une réduction des émissions de polluants et notamment, une réduction des particules rejetées.
- Un effort de même nature est engagé sur les moteurs d'avions, en ce qui concerne la consommation, les émissions et surtout le bruit.
- S'engager pleinement, à moyen terme, dans la voie de progrès constituée par les carburants alternatifs pour les moteurs thermiques, tout particulièrement les biocarburants, le gaz et l'électricité et celle des véhicules hybrides parallèles. On peut espérer, à l'horizon 2020-2030, aboutir à des émissions nettes moyennes pour les véhicules neufs proche de 90 g CO<sub>2</sub>/km. Aller au-delà suppose d'utiliser, à bord des véhicules, une énergie non carbonée (hydrogène, électricité), qui n'aura de véritables bénéfices pour le climat qu'à condition d'être produite à partir de sources d'énergie sans effet de serre.
- Développer l'information des consommateurs sur l'efficacité énergétique des véhicules, en particulier, par la généralisation de l'usage de l'étiquette, en vigueur depuis le 10 mai 2006.
- Continuer à inciter économiquement à l'achat de véhicules les plus économes.