



# FRANCE

## 18<sup>ème</sup> Commission du Développement Durable des Nations Unies (CDD18)

### TRANSPORTS

Intervention prononcée par M.Philippe RAMET,  
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM)

**New York, 4 mai 2010**

*(Seul le prononcé fait foi)*

M. Le Président, Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie de donner à la France l'occasion de s'exprimer sur la thématique « Transport ». Nous nous associons à la déclaration de l'Union Européenne et nous souhaitons, par cette intervention, apporter notre expérience en complément de ce qui a été dit.

La loi de programmation sur les transports du 3 août 2009 est issue du processus de concertation entre l'État, les collectivités locales, les ONG, les employeurs et les salariés processus appelé Grenelle de l'environnement. Ce processus a apporté un renouveau à la politique française des transports et a donné un souffle d'innovation qui nous permet aujourd'hui de redécouvrir des modes de transports parfois peu mis en valeur. C'est pourquoi nous avons choisi de vous parler du transport fluvial, qui n'est qu'un petit aspect du secteur des transports, mais qui, mis en œuvre de manière durable, peut obtenir de grandes réalisations. Enfin, nous dirons également un mot sur notre coopération bilatérale en matière de transport.

La loi mentionnée ci-dessus a fixé l'objectif, **d'ici 2022, d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14 à 25 %**. L'État accordera en matière d'infrastructures une **priorité aux investissements** concernant le **réseau fluvial** et en particulier celui à grand gabarit afin de le restaurer et de le moderniser.

Le **transport fluvial durable** répond aux exigences des trois piliers du développement durable.

**Sur le plan économique**, les prix de marché du transport fluvial restent compétitifs face à ceux de la route. **Sur le plan environnemental**, il est à la fois sobre sur le plan énergétique et vertueux en matière d'émission de gaz à effet de serre. Certes, il peut générer des effets sur la faune et la flore, sur le régime hydrologique des cours d'eau et sur les berges mais nous prenons des mesures pour en réduire les impacts. **Concernant le pilier social**, ce mode est sûr et il génère peu d'accidents, il présente un fort potentiel de développement de l'emploi, notamment en zones portuaires.

La bonne gouvernance doit permettre aux politiques publiques d'être menées dans la **transparence** et la **participation de tous les acteurs** afin de garantir que les projets soient à la fois vivables, viables et équitables. Plusieurs débats publics sont ainsi en cours d'organisation afin de consulter les parties prenantes.

Le développement de ce réseau est notamment assuré à travers la **construction du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe** ainsi que la poursuite d'études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale entre les grands bassins français.

Ainsi le transport fluvial durable ouvre des perspectives et des alternatives aux modes de transports classiques et permettra à la France de réduire ses émissions de GES sur le moyen terme.

Je souhaitais terminer cette intervention en abordant le thème de la coopération, essentiel pour le renforcement des capacités des pays en développement. Les transports constituent un secteur de coopération traditionnel de la France. **L'agence française de développement**, opérateur pivot de la coopération française, mobilise ainsi environ **164 M€ par an** pour la mise en œuvre de projets dans le secteur des transports

Le secteur des transports a de grands défis devant lui mais il a la capacité de les relever s'il les anticipe.

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.