

Transports

La politique française en matière de transport vise à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020 et la dépendance de ce secteur aux hydrocarbures. Pour cela, priorité est donnée au report modal, à la complémentarité et aux transports les moins polluants en s'attachant à réduire les déplacements non contraints, à développer des systèmes innovants répondant aux besoins de performance économique, écologique et de cohésion sociale.

Les moyens d'exécution

Cadres juridiques nationaux

Un chapitre entier de la Loi de programmation Grenelle 1 (Titre 1, Chapitre III, articles 10 à 17) est consacré aux questions de transports

Parmi les principaux points adoptés figurent:

- Pour le transport de marchandises, la priorité donnée à la multimodalité avec l'objectif de porter la part modale du non routier et du non aérien de 14% à 25 % d'ici 2022.
- Favoriser le développement des autoroutes ferroviaires et maritimes.
- Assurer la desserte ferroviaire et fluviale des ports.
- Pour le transport de voyageurs, la diminution de l'utilisation des hydrocarbures, l'augmentation de l'efficacité énergétique et la priorité donnée aux transports collectifs, dont les transports en commun en site propre (TCSP).
- Pour les véhicules, ramener les émissions moyennes de CO2 en circulation de 176 g/km à 120 g/kn d'ici 2020.
- L'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports.
- La recherche de solutions innovantes pour le financement des infrastructures, des matériels et des services de transport.
- La modulation et régulation des usages dans la pratique des déplacements, afin de lutter contre les phénomènes de congestion.

Éducation, formation, sensibilisation

Des campagnes d'information, telle « Bougez autrement »¹, sont organisées chaque année en septembre dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité. Ces campagnes ont pour objectif d'informer le public sur les problématiques de déplacement urbain et de l'inciter à modifier ses comportements en faveur de modes de transport alternatifs.

L'espace « écocitoyens » du site de l'ADEME met à disposition de nombreux outils pour calculer rapidement l'impact de chaque choix de déplacement et propose des idées pour réduire cet impact. D'autres sites, comme celui de la SNCF², proposent également des éco-calculateurs qui permettent de comparer les coûts environnementaux de plusieurs types de transport (train, avion, voiture etc.).

L'écoconduite, dont la mise en œuvre est inscrite à l'article 11 de la loi Grenelle 1 est d'ores et déjà obligatoire dans la formation initiale et continue des professionnels de

¹ www.bougezautrement.gouv.fr/bougezautrement/

² www.voyages.sncf.com

la route. Depuis l'été 2006, des questions portant sur l'éco-conduite sont incluses dans les questions d'examen du permis de conduire. Elles sensibilisent les nouveaux conducteurs à des comportements moins polluants qui permettent d'économiser en moyenne 13 % de carburant.

Par ailleurs, le site internet www.toutsurlenvironnement.fr contient un espace dédié aux transports. Il intègre des informations relatives aux transports et à leurs interactions avec l'environnement, notamment sur les impacts environnementaux des différents modes de transport, sur les innovations technologiques en matière de véhicules. Il propose également des fiches explicatives répondant aux principales interrogations de ce domaine, par exemple la conduite moins consommatrice en carburant et en énergie.

Parallèlement, le projet de loi Grenelle 2 devrait accélérer la mise à disposition d'informations sur le contenu en CO2 des prestations de transport³.

Renforcement des capacités des institutions

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) est l'un des huit organes généraux du MEEDDM. Elle a pour mission principale de promouvoir une politique de report modal (changement d'un mode de déplacement vers un autre), plaçant la logique du développement durable à chaque étape de décision. Cette direction générale a été créée en juillet 2008 afin de préparer et mettre en œuvre la politique multimodale des transports terrestres et maritimes, dans le respect du développement durable. Elle joue un rôle transversal en ayant la charge de tous les sujets relatifs aux transports terrestres et maritimes, mais aussi à la planification des aéroports.

Mobilisation des moyens financiers

La loi de finances votée annuellement par le Parlement contient deux titres classiques : "infrastructures et services de transport" et "Sécurité et affaires maritimes" et un titre spécifique : "recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat". Pour la première fois en 2009, une loi de finances pluriannuelle a été votée afin d'offrir une visibilité à plus long terme sur le financement des grandes opérations d'infrastructures. Le recours aux partenariats public-privé se développe progressivement pour financer ces grands travaux. Cette méthode permet notamment le financement de la Ligne à grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), établie en 2004, représente un élément central du financement des grands projets d'infrastructures de transport par l'État, en association avec les financements complémentaires des collectivités locales et des établissements publics ainsi que des financements européens. Elle accompagne la politique du gouvernement dans la mise en œuvre d'un programme multimodal d'équipements, en apportant la part de l'État, ainsi qu'une programmation pluriannuelle plus lisible pour l'ensemble des acteurs.

³ Article 85 du projet de loi Grenelle 2 « - Le bénéficiaire d'une prestation de transport de voyageurs ou de marchandises est informé par le commissionnaire de transport ou, à défaut, par le transporteur de la quantité de dioxyde de carbone émise par les différents modes de transport permettant la réalisation de l'opération. Des décrets fixent les modalités d'application de ces dispositions, notamment en précisant la longueur minimale du trajet, qui ne peut être inférieure à 100 km, au-delà de laquelle l'information est obligatoire, les méthodes de calcul des émissions de dioxyde de carbone et les procédés d'information du bénéficiaire de la prestation. ».

Cadres et partenariats de coopération

Dans le cadre de la Commission nationale du débat public⁴, les grands projets de systèmes de transports et d'infrastructures sont soumis à une procédure de débat public obligatoire. Les Lois Grenelle prévoient une rénovation de cette procédure. Pour ce qui concerne les bonnes pratiques du développement durable, des chartes d'engagement volontaire entre des fédérations d'entreprises et l'État peuvent être signées. Elles permettent d'initier ou de renforcer des actions concrètes en vue de dépasser les obligations réglementaires en terme de développement durable, comme de diminuer la consommation de carburant des véhicules et leurs émissions de CO2.

Questions thématiques

Politiques menées et progrès accomplis en matière d'accès aux transports

L'article 13 de la loi de Grenelle 1 prévoit que le développement des transports collectifs revêt un caractère prioritaire dans les zones périurbaines et urbaines. Ce développement contribue au désenclavement des quartiers sensibles, notamment dans le cadre du plan Espoir Banlieues (mis en place en 2008). Cet article prévoit également hors Île-de-France, le développement des transports collectifs en site propre (transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé) afin de les porter en quinze ans de 329 kilomètres à 1800 kilomètres. Le coût de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissement. L'article 15 de Grenelle 1 modifie la *Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs* et prévoit que la politique des transports "*prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers*".

Soutien aux carburants "propres"

Pour favoriser le développement des biocarburants, une pénalité au titre du supplément de la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) est imposée aux distributeurs de carburants qui n'atteignent pas les objectifs d'incorporation de 5,75 % de biocarburants fixés par la directive communautaire 2003/30/CE. Par ailleurs, une exonération partielle de la TGAP pour les biocarburants et totale pour les huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole a été mise en place.

Le 9 octobre 2008, le plan "véhicule décarboné" a été mis en place afin de faire émerger en France une filière de batteries et de chaînes de traction pour les véhicules hybrides et les véhicules électriques. Une stratégie nationale de déploiement d'infrastructures de recharge nécessaires pour ces véhicules a été lancée le 17 février 2009. Son but est d'accélérer et de coordonner la mise en place d'infrastructures : des bornes de recharge rapide, voire de stations d'échange de batteries. Son objectif est d'accompagner la transition de l'industrie automobile française vers des produits libérés de la dépendance à l'égard des énergies fossiles, moins consommateurs d'énergie, peu émetteurs et moins polluants. Le groupe de travail mis en place par le Gouvernement à cette occasion réalise actuellement un programme de développement de ces infrastructures.

La directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, fixe un objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports. Un plan d'action national

⁴ www.debatpublic.fr

permettra de mettre en place une chaîne d'information entre opérateurs économiques (producteurs, transporteurs, distributeurs) afin de valider des critères environnementaux, dont la quantité de gaz à effet de serre émise par l'ensemble de la chaîne, de la production à la distribution.

Promotion du rendement énergétique

Depuis le 5 décembre 2007, la France a mis en place le système de "bonus/malus" écologique. Ce système vise à récompenser les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO2 par une remise lors de l'achat, et à pénaliser ceux qui optent pour les modèles les plus polluants par une majoration du prix d'achat.

La Loi Grenelle 1 impose aux fournisseurs de carburant de conduire des actions visant à maîtriser la consommation de carburants.

L'État a affirmé sa volonté de développer l'usage du véhicule hybride ou hybride électrique par la circulaire du 3 décembre 2008 relative à l'exemplarité de l'État au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services et de ses établissements publics. Le 23 septembre 2009, le Ministre de l'écologie a lancé un projet pour l'achat de 50 000 voitures électriques par l'administration.

Gouvernance autour des transports

Conformément à la Loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, qui met en avant le principe d'organisation du transport public, les transports urbains relèvent de la compétence d'autorités organisatrices de transport. Les collectivités territoriales à tout échelon peuvent exercer des compétences en matière de transports collectifs (région, département, communauté de communes, voire commune) et être des "Autorités organisatrices de transport".

L'article 12 de la Loi Grenelle 1 prévoit que :

"Pour favoriser une gouvernance renforcée en matière de coopération transport à l'échelle des aires métropolitaines, et la meilleure cohérence possible du système de transports collectifs urbains et périurbains sur les grands bassins de vie, des expérimentations pourront être mises en place permettant aux autorités organisatrices des transports concernées de confier à un syndicat mixte, autorité métropolitaine de mobilité durable, des compétences élargies en termes d'organisation et de coordination des transports collectifs sur un territoire".

En outre, le développement des offres de transports plurimodales, alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture ou du camion est favorisé. Il concerne notamment l'organisation de la complémentarité des transports et des services associés, comme l'Agence française de l'information multimodale et la Billétique (AFIMB) en cours d'élaboration, ainsi que la mise en avant des transports alternatifs. Enfin, la mobilité et les transports de personnes et des biens doivent être repensés au regard des incidences environnementales, sociales et sanitaires, dans des conditions d'accessibilité, de sécurité et de sûreté garanties. Ils passent en particulier par la prise en compte des besoins prioritairement collectifs de déplacement des populations dans les décisions d'aménagement urbain.

Une attention particulière est portée aux transports de marchandises dangereuses avec la mise en place d'une cartographie de suivi des principaux itinéraires suivis.

Planification des transports urbains et politiques en la matière

La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, modifiée par la loi Grenelle 1, organise un système de transports intérieurs afin de satisfaire les besoins de usagers dans les conditions économiques, sociales et

environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

La Loi Grenelle 1 met en avant les transports collectifs et limite le développement des projets routiers et aéroportuaires (article 11 Grenelle 1). Les plans de déplacement sont encouragés ainsi que les modes de transports peu ou non polluants. Un accent est porté à l'amélioration des infrastructures d'Île-de-France (article 13 Grenelle 1).

Article 11 Grenelle 1 *"Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires"*.

Article 11 Grenelle 1 *"I - 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. A cet effet, l'Etat encouragera dans le cadre de plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. (...). III. - Hors Île-de-France, il est prévu de développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres. (...)"*

Article 11 Grenelle 1 *"En Île-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice, en complémentarité avec les autres projets d'infrastructures de transport déjà engagés dans le cadre du contrat de projets État-région. La procédure du débat public aura lieu en 2009 sur le projet de rocade dans sa totalité. [] Enfin, il conviendra de rénover le réseau RATP et SNCF francilien, de moderniser le matériel roulant, d'améliorer la ponctualité des trains et les conditions de transport des voyageurs. Il faudra permettre une information en temps réel, facilement accessible, sur les conditions de trafic sur l'ensemble du réseau, les retards et les suppressions de trains."*

Par ailleurs, le Schéma national d'infrastructures de transports (SNIT), en cours d'élaboration, fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) précité fera l'objet d'une évaluation globale régulière en tant qu'outil national de planification.

Normes aux systèmes marins

L'Annexe VI de la Convention MARPOL (ou Convention de Londres) a été révisée pour la prévention de la pollution par les navires. La révision impose des baisses significatives des limitations déjà existantes :

Nox: Ces limitations s'appliquent à tous les moteurs diesel d'une puissance supérieure à 130kW, quelque soit la taille ou le type de navigation du navire. Chaque moteur doit disposer d'un certificat EIAPP délivré pour toute la durée de vie du moteur

- Définition d'un nouveau seuil (niveau 2) représentant une réduction de 2,5 g/kWh, par rapport au niveau 1. Ce seuil s'appliquera pour les moteurs installés à partir du 1^{er} janvier 2011 (transformation majeure ou navire neuf),
- Définition d'un nouveau seuil (niveau 3) représentant une réduction de 80% par rapport au niveau 1 actuellement en vigueur. Ce seuil s'appliquera pour les moteurs installés à partir du 1^{er} janvier 2016 et lorsque le navire sera dans une zone de contrôle des émissions (ECA = Manche Mer du Nord et Baltique),
- Les moteurs diesel installés sur des navires construits entre le 1^{er} janvier 1990 et le 1^{er} janvier 2000, dont la puissance de sortie est supérieure à 5MW et de cylindrée unitaire de plus de 90L devront réduire leurs émissions conformément aux limites du niveau 1.

Sox: Le calendrier de réduction du taux de soufre dans les combustibles est le suivant :

- 1% dans les zones de contrôle de émissions (ECA) le 1er juillet 2010,
- 3,5% au niveau mondial (hors ECA) au 1er janvier 2012,
- 0,1% dans les ECA le 1er janvier 2015,
- 4, 0,5% au niveau mondial (hors ECA) au 1er janvier 2020 ou 2025 en fonction de la disponibilité du combustible.,
- l'interdiction d'utiliser des gaz réfrigérants classés substance appauvrissant la couche d'ozone dans leurs installations frigorifiques.

Plan en prévision des effets des changements climatiques

Répondant à l'article 42 de la loi Grenelle 1, un plan national d'adaptation au changement climatique est en cours d'élaboration. Il sera finalisé d'ici à 2011. Son objectif est d'organiser la révision des référentiels pour la construction et la maintenance des réseaux de transport, d'élaborer de nouvelles doctrines de gestion des réseaux et des trafics basées sur des analyses de risque, la préparation, la surveillance et la gestion des épisodes extrêmes. Localement, il permettra la mise au point de différentes stratégies d'adaptation face aux risques climatiques.

De nombreuses initiatives de plans d'adaptation au changement climatique se développent à des niveaux sectoriels ou infra-national (Région Nord-Pas-de-Calais ou Bassin de la Loire par exemple).

Développement de la recherche-développement sur toutes les technologies liées aux transports (secteurs publics et privé)

Depuis 1990, la France s'est dotée d'un outil de coordination des incitations à la recherche et l'innovation dans le domaine des transports terrestres : le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Le quatrième programme (2008-2012) a été lancé le 19 juin 2008. Ses six priorités thématiques sont :

- Énergie et environnement
- Qualité et sécurité des systèmes de transport
- Mobilités dans les régions urbaines
- Logistique et transport de marchandises
- Compétitivité de l'industrie des transports
- Politiques de transport

Par ailleurs, au sein du Commissariat général du développement durable du MEEDDM, la Direction de la recherche et de l'innovation (DRI) définit les orientations de la politique nationale de recherche et d'innovation en matière de développement d'environnement, d'aménagement, de transport et d'énergie. En liaison avec les directions générales du MEEDDM, elle pilote les programmes de recherche du ministère et veille à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'évaluation et à la valorisation de leurs résultats. Elle met en œuvre les priorités de la Loi Grenelle 1 en matière de recherche. Ses principales fonctions sont d'animer le réseau de recherche du MEEDDM et de ses opérateurs, de piloter les orientations stratégiques du réseau scientifique et technique du MEEDDM, de soutenir l'innovation des éco-technologies et la promotion de la compétitivité écologique, y compris dans le domaine des transports.

Enfin, le MEEDDM est doté d'un réseau scientifique et technique (RST) composé de plus de 15 000 personnes provenant d'une trentaine d'organismes d'études, de contrôle, d'expertise, de recherche et d'enseignement, établissements publics ou services de l'État. Le RST a pour vocation de produire les connaissances scientifiques et techniques nécessaires à l'action publique, dans les champs d'action du ministère : transport, urbanisme, aménagement, génie civil, habitat, environnement, prévention des risques, connaissance de la terre, espaces marins et littoraux, phénomènes météorologiques.

Conclusion générale

Avec le Grenelle Environnement, l'État français a su mobiliser tous les acteurs pour faire émerger une politique intégrée du développement durable.

Dans le domaine des transports, la priorité de la France est la réduction des gaz à effet de serre, à travers notamment le soutien de l'intermodalité et des transports à faibles émissions. En appui aux projets et aux professionnels, un réseau de recherche important travaille à répondre aux défis de demain, tandis que des campagnes d'information se multiplient auprès du grand public.