



## **GRENELLE ENVIRONNEMENT**

### **Proposition n°1G**

#### **TITRE : PNAD (Pacte National des Déplacements)**

THEME : Mettre en place un pacte national pour réduire de façon drastique les émissions de gaz à effet de serre des transports.

Groupes de travail n°1 et n°3 - Atelier 1

#### **LE CONTEXTE**

Tant au niveau mondial qu'en France la succession des anomalies climatiques a révélé aux yeux de l'opinion la réalité de l'effet de serre et l'influence de l'activité humaine sur le climat terrestre.

Les transports occupent de façon pourtant encore trop méconnue une place prépondérante dans ce phénomène, bien devant les émissions dues à l'habitat, au tertiaire ou aux industries avec près de 30 % (et parfois plus dans certaines régions) des émissions totales de gaz à effet de serre en France. En outre, et de façon encore plus méconnue, ce sont en réalité les déplacements automobiles, et donc des particuliers, qui à eux seuls occupent près de 50 % des émissions de la totalité des transports, bien devant les émissions dues aux transports des marchandises ou aux déplacements aériens (qui nécessitent également des actions de réductions fortes par ailleurs).

Dans le même temps, et malgré les tentatives réglementaires et législatives de ces dernières années (loi LAURE, SRU et Habitat, SCOT et PDU), la tendance lourde reste paradoxalement à l'augmentation de l'équipement des ménages en véhicules supplémentaires (parfois 4 par foyers) et des distances parcourues. A budget temps constant il est en effet possible désormais de bénéficier d'infrastructures routières rapides qui permettent un allongement des distances. Son corollaire, l'étalement urbain, s'accompagne de nombreux effets négatifs :

- destructuration de la ville par spécialisation en zones d'habitat, de travail, de loisir ou de commerces de plus en plus distinctes et bien desservies par les infrastructures routières,



- piégeage et problèmes sociaux d'une certaine catégorie de population à la limite de l'endettement en périphéries des villes dans des zones qui se paupérisent progressivement, du fait même de la tendance à l'étalement urbain, pour la recherche de foncier à bâtir à un prix abordable
- désavantage des villes ayant fait le choix des investissements routiers au détriment des modes doux dans la concurrence mondiale (le coût est désormais bien connu pour la communauté qui privilégie les infrastructures routières par rapport aux transports en commun) par réduction des ressources financières globales de la communauté au détriment d'autres actions

En outre, la méconnaissance de la place des déplacements individuels dans les transports et de leur rôle dans les émissions de gaz à effet de serre s'accompagne d'un déséquilibre extrême dans les moyens de communication et de promotion alloués aux modes de déplacements doux (transports en commun, marche, vélo). D'une façon plus globale une véritable campagne de promotion de l'éco-mobilité manque en France.

Enfin, en l'absence à terme de modifications des caractéristiques urbaines, de l'offre alternative en modes doux et transports en commun et des moyens alloués aux campagnes de sensibilisation des déplacements doux, des économies très significatives peuvent être obtenues dans un premier temps et de façon très simple par une optimisation de l'usage actuelle des véhicules (conduite apaisée, choix de véhicules moins consommateurs, choix de carburants moins polluants, co-voiturage voire auto-partage).

## LES PROPOSITIONS

Dans ce contexte il est donc désormais possible de proposer en France une politique nouvelle en matière de déplacements qui se préoccupe tout à la fois des causes qui induisent un suréquipement des ménages, d'un développement significatif et concomitant de l'offre en déplacements doux, d'un rééquilibrage des moyens de communication qui leur sont alloués et d'une optimisation de l'existant. Tant l'opinion que les contraintes financières, les fondements écologique et sanitaire rendent indispensable aujourd'hui la mise en place de ce véritable **Pacte National des Déplacements** (PNAD). Il aura ainsi pour vocation de provoquer un électrochoc visant à révéler cette priorité environnementale, économique et sociale qui s'inscrit pleinement dans le développement durable par la nécessité d'une participation de chacun, fondement du succès futur de ce Plan.

Les propositions qui sont faites ici s'appuient sur une transposition directe des préceptes du développement durable qui vise tout à la fois à répondre aux besoins en travaillant sur l'origine des problèmes, en construisant les réponses avec les parties intéressées qui vont faire la réalité du succès de l'opération projetée, sans faire table rase de la réalité c'est-à-dire dans un premier temps en optimisant l'existant.



Le Pacte National des Déplacements (PNAD) propose 9 mesures réparties dans 4 grands axes qui sont :

- Axe 1 : S'attaquer à la cause, l'origine des déplacements
- Axe 2 : Agir pour un rééquilibrage des modes de déplacements
- Axe 3 : Faire savoir l'intérêt et les vertus de l'éco-mobilité
- Axe 4 : Optimiser l'usage de la voiture et des véhicules particuliers

### **Axe 1 : S'attaquer à la cause, l'origine des déplacements**

Cet axe reprend à son compte le concept du « négawatt » développé il y a quelques années déjà dans le domaine des économies d'énergie qui préconisait que la meilleure énergie était celle que l'on n'était pas amené à consommer. Dans le même ordre d'idée et constatant la tendance à l'étalement urbain des territoires urbains, il est proposé de s'attaquer à cette cause majeure de la croissance des déplacements, en générant du « néga déplacement ».

#### **1°) Conditionner les aides publiques au développement à une mixité et densité de la ville**

Si les outils législatifs et réglementaires existent de fait (PLU, SCOT, PDU, loi SRU et Habitat par exemple), leur capacité à s'accompagner sur le terrain de modifications suffisamment rapides et significatives dans l'aménagement du territoire tarde à se manifester et n'est pas à la hauteur de la priorité à laquelle est confrontée la société française.

Il est proposé la mise en place d'une éco-conditionnalité des financements publics définissant la nécessité dans tout projet de développement d'intégrer de façon visible la double question de la mixité des fonctions et de la densité du tissu urbain. Globalement chaque opération significative devra ainsi pouvoir démontrer cette mixité caractérisée notamment par une recherche d'équilibre entre les surfaces occupées, les flux générés en termes de déplacement notamment pour chaque fonction concernée (activité économique, habitat, service, loisir en particulier).

De la même façon, à l'instar de ce qui est constaté en Allemagne par exemple, les urbanistes et développeurs chercheront à mettre en œuvre la notion de ville « proche » par une densité adaptée rendant non indispensable aussi souvent que possible l'usage d'un véhicule motorisé individuel. Les outils existent pour aller dans ce sens : réhabilitation des friches, exemplarité du domaine public, incitations fiscales aux particuliers, aide aux logements, ...

La proximité avec l'ensemble des activités qui peuvent concerner le plus grand nombre d'entre nous va précisément dans le sens d'une réduction des besoins de mobilité motorisée individuelle qui s'accompagne d'une réduction des quantités d'énergie consommées et émissions de gaz à effet de serre correspondants. En outre, les économies induites pour la communauté la rendent plus disponible à la concurrence mondiale et lui permettent d'investir dans d'autres secteurs que les seules infrastructures routières rendues indispensables par l'étalement urbain incontrôlé. Ces changements de pratiques permettront une modification de fond de l'urbanisation des territoires visible à une échelle de seulement quelques dizaines d'années, chacun d'entre nous ne pouvant que constater la vitesse des bouleversements du tissu urbain.



***Aussi, et afin de rendre effectif les lois et règlements existants, les financements publics (tant nationaux que locaux) seront affectés aux projets de développement selon l'écart constaté par rapport à une situation idéale projetée en matière de mixité et de densité.***

### **2°) Développer le télétravail**

Au-delà de la proximité, lorsque cela est possible, l'Etat, les collectivités locales, Autorités Organisatrices de transport (AOT) et les opérateurs privés mettront en œuvre les mesures et outils allant dans le sens du développement du télé-travail (accompagnement technique ou réglementaire, incitations tarifaires, financières ou fiscales selon la distance domicile travail, promotion, soutien à l'équipement Internet, ...) qui concourt par définition à réduire les déplacements.

### **3°) Rendre obligatoire la réalisation de Plans de Déplacement intégrant une évaluation des émissions de gaz à effet de serre évitées.**

***A l'instar du Royaume Uni, les Plans de Déplacement pour Etablissement Scolaires (écoles, collèges, lycées, universités) seront rendus obligatoires pour tous les établissements subissant des aménagements (directement ou à proximité) et seront possibles pour tous les établissements en faisant la demande.***

De la même façon les grands établissements publics, les entreprises ou activités les plus génératrices de flux de déplacements (hôpitaux, centres commerciaux, grand tertiaire, activités touristiques, entreprises, ...) réaliseront leur Plan de Déplacement pour Administration (PDA) ou selon les cas leur Plan de Déplacement pour Entreprise (PDE) d'ici à 2012, date de mise en œuvre du protocole de Kyoto ratifié par la France.

L'Etat, les collectivités locales, Autorités Organisatrices de transport (AOT) et opérateurs privés définiront les conditions des aides qu'ils seront par ailleurs susceptibles d'accorder à ces mêmes établissements et structures (accompagnement technique ou réglementaire, incitations financières ou fiscales, promotion, soutien à l'équipement, aide aux études ...), aides qui seront conditionnées aux émissions de gaz à effet de serre évitées dont l'évaluation sera constitutive des Plans.

La réalisation des ces Plans a démontré leurs impacts bénéfiques dans la chaîne des déplacements, la plupart des déplacements s'inscrivant en réalité dans une chaîne successive d'activités. Convaincre de la possibilité de se déplacer autrement en début de chaîne peut donc entraîner à terme un basculement sur l'ensemble des déplacements, typiquement par exemple dans la chaîne domicile-établissement scolaire-travail. En outre, l'information diffusée à cette occasion s'accompagne en général d'une sensibilisation accrue des personnes concernées et la mise en place de nouvelles pratiques allant dans le sens de l'éco-mobilité (cela est particulièrement vrai là encore en milieu scolaire mais également en entreprise par exemple).



**4°) Dans le cadre des marchés publics** et de la non discrimination **rappeler les intérêts des filières courtes** notamment vis-à-vis des déplacements et de leurs impacts dès lors qu'elles présentent les caractéristiques techniques et de développement durable recherchées.

## **Axe 2 : Agir pour un rééquilibrage des modes de déplacements**

Au-delà des actions de fond de maîtrise de l'urbanisme et de planification, il est également possible d'agir à moyen terme par une recherche d'un rééquilibrage des moyens alloués aux infrastructures routières, aux transports en commun et aux modes doux. Ce rééquilibrage est fondamental en ce sens que l'offre actuelle ne peut satisfaire les besoins de déplacement des populations. Il est donc indispensable de renforcer les lignes existantes, d'ouvrir de nouvelles voies cyclables et piétonnes, globalement d'augmenter l'offre de façon très visible.

L'Etat définira avec ses partenaires les outils notamment financiers (dotation, ...) lui permettant d'assurer ce meilleur équilibre dans les projets des collectivités locales. Il cherchera de la même façon à rééquilibrer ses propres budgets pour aller dans ce sens. Il proposera la définition d'une loi cadre reconnaissant la place de l'éco-mobilité et garantissant un programme pluriannuel de financement. Il rétablira ainsi les aides qui existaient auparavant (jusqu'en 2004) aux sites de TCSP ou aux PDU par exemple.

Le transfert d'une partie croissante et très significative des voyageurs vers les transports en commun et modes doux (objectif 50 % a minima) passe obligatoirement par la mise en place d'une nouvelle offre : économique, pratique, fréquente, rapide, confortable, conviviale, connectée aux autres modes (intermodalité), environnementale et bonne pour la santé. Toutes ces conditions seront accessibles au moins sur les lignes existantes si les ressources allouées augmentent de façon très significatives. En outre, déplacer les budgets jusqu'alors alloués à la création/élargissement d'infrastructures routières va dans le sens d'une augmentation de la sécurité des déplacements (les transports en commun, marche et vélos étant beaucoup moins accidentogènes que les véhicules motorisés individuels).

## **Axe 3 : Faire savoir largement l'intérêt et les vertus de l'éco-mobilité**

Les budgets de communication alloués à la promotion des transports en commun, de la marche et du vélo sont de 75 à 100 fois moindres (Projet européen EIE Compétence 2007) que ceux de la voiture. Il ne suffit pas de disposer d'une offre crédible en matière de transports en commun ou modes doux, encore faut-il qu'elle soit connue et séduisante. Par ailleurs, les acteurs de la mobilité savent bien désormais que les motivations des déplacements sont très complexes (situation sociale, activité professionnelle, sexe, âge, éducation, nationalité, etc, ...) et versatiles selon les individus. En outre, la réceptivité des messages est également très variable selon les publics qui seront plus ou moins sensibles aux questions de coût, de santé, d'environnement pour modifier leurs habitudes. Il n'existe donc pas



ainsi de communication unique pour entraîner et fidéliser les usagers de la route ou personnes devant se déplacer. Par conséquent, il est indispensable non seulement de communiquer massivement pour promouvoir les transports en commun et les modes doux mais de façon adaptée aux types de publics visés.

Toutes les enquêtes de terrain le prouvent en France l'effort à consentir pour ce basculement vers les transports en commun ou modes doux s'accompagnera d'enveloppes financières difficiles à chiffrer mais significatives et pérennes. Pour certains, là encore un équilibre est peut-être nécessaire dans ce domaine très sensible du comportement individuel entre les moyens alloués aux investissements pour les transports en commun ou modes doux et la communication qui doit les accompagner.

L'Etat, les collectivités locales, Autorités Organisatrices de transport (AOT) et opérateurs privés définiront les moyens permettant de tendre vers cet équilibre de budget entre communication et investissement pour le développement de l'éco-mobilité. La loi LAURE et ses révisions à venir pourra proposer une recherche de cet équilibre non seulement entre modes de déplacement (voiture, transports en commun, modes doux) mais également entre communication pour l'éco-mobilité et investissement. L'Etat pour sa part s'engagera dans une vaste campagne de communication nationale, inspirée des différentes campagnes de « chasse aux gaspis » des premiers chocs pétroliers, dont l'objet sera précisément de promouvoir l'éco-mobilité à travers la priorité environnementale nationale de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre notamment.

#### **Axe 4 : Optimiser l'usage de la voiture et des véhicules particuliers**

Au-delà d'un travail sur le fond (origine des besoins de mobilité), d'investissements sur des alternatives au tout voiture et de leur promotion, il est d'ores et déjà possible dans un premier temps d'optimiser l'usage des véhicules motorisés individuels.

##### **1°) Développement de l'auto-partage et du co-voiturage**

L'auto-partage met à disposition des usagers un véhicule dont ils ne sont pas propriétaire. Le co-voiturage propose au contraire la mise à disposition à d'autres de places dans sa voiture personnelle. Ces deux systèmes commencent à se développer en France et peuvent chacun concourir à réduire le nombre de déplacements motorisés individuels ou l'équipement en voiture particulière.

L'Etat et les collectivités locales chercheront à soutenir, promouvoir et développer ces systèmes alternatifs en articulation avec les transports en commun et les modes doux.

##### **2°) Promouvoir « l'éco-conduite » ou conduite apaisée**

Selon le type de conduite les consommations de carburants sont très variables d'un conducteur à un autre. Une promotion d'une conduite dite « apaisée », dans le cadre



de la campagne nationale sur l'éco-mobilité, permettra très rapidement des gains visibles en terme d'émissions de gaz à effet de serre. Des économies potentielles de 15 à 30 % pourraient ainsi être obtenues.

L'Etat associera à cette mesure les auto-écoles, les taxis et leurs représentants, les compagnies d'assurance et constructeurs automobiles qui peuvent être intéressés par une promotion de cette conduite auprès de leurs clients.

### **3°) Développement de carburants alternatifs**

En l'impossibilité de se passer de sa voiture individuelle le choix d'un véhicule moins consommateur, et encore mieux d'un carburant faiblement polluant est une possibilité très concrète pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

L'Etat fera la promotion active des carburants alternatifs aux carburants traditionnels actuels. Il encouragera et accompagnera activement les producteurs, distributeurs et constructeurs automobiles à alimenter le marché en une offre en carburants alternatifs suffisamment accessible partout en France. Il établira des cahiers des charges de prescriptions techniques et environnementales et une certification garantissant les qualités des carburants alternatifs.