

TRANSPORTS COLLECTIFS : MOBILITE DURABLE

Le développement durable est un atout vis-à-vis de notre planète, alliant efficacité économique, respect de l'environnement et solidarité locale.

Face aux défis énergétiques et climatiques, le report modal est plus que jamais un enjeu stratégique. Les documents de synthèse du Grenelle de l'environnement appellent « *un changement drastique de stratégie dans les transports* » et une « *logique intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de derniers recours imposées par l'Etat des technologies ou la géographie* ».

Dans ce contexte, le mode ferroviaire, qui représente des atouts écologiques et sociétaux indéniables, a un rôle majeur à jouer.

Sur le plan économique, organiser la mobilité est indispensable pour la compétitivité économique de nos territoires. Nos agglomérations étant de petite taille en comparaison des métropoles mondiales ou européennes, il est indispensable que nos territoires fonctionnent en réseau pour atteindre la taille critique. De ce point de vue, la régionalisation des services comme le prouve le ferroviaire a permis de s'apercevoir que c'est le territoire le plus pertinent, tout en travaillant en réseau, et en préservant la qualité du cadre de vie, le point fort de leur attractivité.

Sur le plan social, les autorités organisatrices de transport souhaitent offrir aux voyageurs la possibilité de se déplacer à un prix abordable, une partie du coût des services étant supportée par le contribuable. Le développement du périurbain, lié à l'augmentation des prix du foncier dans les villes, complète la tâche des AO car le transport collectif a besoin de densité. Les ménages qui habitent de plus en plus loin des villes, où pourtant ils doivent se rendre presque quotidiennement, ont des revenus modestes : le coût d'utilisation d'une, mais le plus souvent de deux voitures particulières pèse lourdement sur le budget des ménages, et pèsera de plus en plus, du fait de l'augmentation inéluctable du coût du pétrole.

Sur le plan environnemental, outre la question du changement climatique, la circulation automobile est responsable de la pollution atmosphérique et du bruit, des trop nombreux accidents, et leur lot de conséquences importantes en terme de santé publique.

A toutes les échelles territoriales (agglomérations, départements, régions), la mise en œuvre de politiques intermodales de transport renchérit la qualité et le niveau de services pour l'utilisateur, qu'il s'agisse de pôles d'échanges intermodaux ou de coopérations tarifaires entre différents niveaux d'autorités organisatrices des transports.

AGENDAS 21 : aujourd'hui on recense en France plus de 200 agendas locaux et ce, à toutes les échelles territoriales : départementale, régionale, intercommunale, communale... Le foisonnement et la diversité des initiatives ont fait naître un besoin d'échange, de confrontation et de construction de référence de l'action.

Aujourd'hui environ 30% des départements, 90 communes et 47 intercommunalités (source de l'observatoire national des agendas 21) sont engagés dans un projet de développement durable. 13 millions d'habitants environ soit presque 20% de la population française vivent sur un territoire engagé dans un projet de développement durable.

178 expériences identifiées, l'Ile de France est la région où le nombre d'agendas 21 locaux et de projets territoriaux de développement durable sur son territoire est le plus élevé (25 initiatives), suivie de près par les régions Aquitaine (23), Midi Pyrénées (23) et Rhône –Alpes (21).

LES ATOUTS ECOLOGIQUE DU TRAIN : le mode ferroviaire représente un point fort incontestable face aux enjeux de pollution, d'occupation de l'espace et de crise de l'énergie.

Le train est peu gourmand en énergie, l'efficacité énergétique du fer est deux à trois fois supérieure à celle de la route. Avec l'énergie équivalente à 1 kg de pétrole par tonne de marchandise, un camion parcourt 58 km alors que le train parcourt 111 km. 77% de la traction est assurée à partir de l'énergie électrique, moins contributive au réchauffement de la planète que les carburants fossiles, et 23% à partir de gazole par un parc de locomotives diesel en cours de modernisation.

Le train est faible émetteur de CO₂, car la part du rail dans les émissions de CO₂ du secteur des transports en France s'élève à seulement 0,64%.

Le train occupe peu d'espace, une ligne TGV occupe une surface de 5 à 7 hectares/km avec une largeur de 15m contre une surface occupée de 10 à 11 ha/km et 35m de large pour une autoroute à six voies.

LES LEVIERS D' ACTIONS DE LA MOBILITE DURABLE : l'agenda 21 et le PDU sont les principaux outils du transport au service du développement durable.

Agenda 21 : programme d'actions pour le XXI^e siècle, c'est une démarche visant à élaborer un programme d'actions concrètes pour le développement durable d'un territoire.

PDU : le plan de déplacement urbain est un document d'orientation et de programmation, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global de déplacements. Le PDU a pour objectifs l'usage coordonné de l'ensemble des modes de déplacements et la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Les transports, et singulièrement la route, sont fortement contributeurs de gaz à effet de serre. Le fret et les déplacements de personnes représentent environ un tiers des émissions nationales, tous modes confondus. La route est responsable de 80% de ce tiers, qui lui-même

se répartit à raison de 32% imputables au fret, 2% au transport collectif routier et 45% au transport individuel.

Il faut placer beaucoup d'espoir dans les politiques publiques européennes, nationales et locales pour réduire cette contribution. La courbe toujours ascendante des kilomètres parcourus sur le réseau français s'infléchit. La croissance de la consommation de carburant ralentit. Mais la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre continue inexorablement d'augmenter.

A l'échelle planétaire, la mobilité automobile des pays émergents explose. En France, si la mobilité des personnes est parfois contenue, c'est la distance moyenne des déplacements qui tend à augmenter (de même sur le trafic fret).

Il est à signaler pour rester optimiste que la politique des agglomérations françaises favorable aux alternatives à l'automobile engrange des résultats encourageants. Ainsi la mobilité quotidienne baisse à Lyon à Lille au profit des transports collectifs tandis que les trafics mesurés dans les rues parisiennes ont baissé de 15% en cinq ans.

Les villes françaises constituent un terrain favorable à la réduction des émissions grâce à des politiques volontaristes, mais aussi très transversales. Certaines, décidées à changer l'image de la ville, réduire les nuisances, créer un cadre de vie plus urbain, requalifier les espaces publics et attirer les activités économiques et commerciales vers le cœur d'agglomération, n'hésitent plus à prendre de l'espace voiture pour faciliter la vie des piétons et des cyclistes, à créer des transports collectifs en site propre, ou encore à faciliter l'accès des gares à ces modes urbains de déplacement. Cette « mobilité durable » est doublement gagnante, grâce à une ville plus compacte, à des espaces publics conviviaux moins saturés de voitures, offrant un large choix d'activités urbaines à portée de main ainsi qu'un environnement social et culturel plus diversifié.

LES PRINCIPAUX LEVIERS POUR LA MOBILITE DES PERSONNES :

- Renforcer la dynamique interurbaine et interrégionale.
- Réaménager l'espace urbain.
- Garantir l'accessibilité de tous aux transports collectifs.
- Diversifier l'offre de transports pour répondre au besoin de mobilité.
- Sensibiliser les usagers et les impliquer dans le processus de décision.
- Répondre à l'enjeu des déplacements domicile/travail.

Même si les réponses des AO dépendent des enjeux et spécificités de leurs territoires, certaines mesures comme celles favorisant la réduction de la place voiture et de son utilisation dans l'espace urbain et périurbain apparaissent comme une constante.

Il faut qu'elles s'accompagnent d'un développement des modes de transports alternatifs, d'où l'essor de la multimodalité et de l'intermodalité.

MORPHOLOGIE URBAINE ET MOBILITE DURABLE : les villes sont confrontées au phénomène de l'étalement et de la fragmentation urbaine. La délocalisation des centres commerciaux en périphérie, la multiplication des centres de loisirs, l'extension des zones d'activités, le prix fort de l'immobilier, et la recherche de l'habitat individuel à la campagne, nous conduisent vers une ville dispersée, consommatrice de sol et génératrice de

déplacements. En un siècle, alors que la population mondiale a été multipliée par quatre, les déplacements motorisés de personnes et de marchandises ont centuplé. Cette progression, liée quasi-intégralement à la route produit de nombreuses nuisances.

Les diverses études sur le sujet montrent qu'il ne suffit pas de développer les transports publics, pour freiner l'usage de la voiture. La mobilité résulte des interrelations entre l'offre de transport, la localisation de l'habitat et la répartition spatiale des activités.

En France, l'étalement urbain puise ses racines dans la politique des grands ensemble. Il s'est aggravé ces dix dernières années avec l'inflation immobilière dans les centres villes, rejetant les foyers les plus modestes en périphérie, à des distances de plus en plus grandes de leurs lieux de travail et de loisirs. Cette périurbanisation va de pair avec la construction d'aménagements routiers pour les déplacements quotidiens en voiture.

Doit-on en conclure que l'avenir réside dans la compacité des villes ?

La réponse n'est pas simple. Une ville « dense » favorise en effet les déplacements de courte distance et l'utilisation des transports en communs, du vélo, ou encore de la marche à pied.

Toutefois, la concentration de plusieurs millions d'habitants peut conduire à de graves problèmes de congestion, dégradant l'environnement, la qualité de vie et la santé des citadins.

Il n'est plus concevable aujourd'hui de réduire l'aménagement du territoire à la construction de logements et d'équipements. L'accessibilité aux transports en commun, tout comme la performance énergétique et la préservation de la biodiversité, est devenue un critère de performance des villes.

Voilà 15 ans que l'on voit des quartiers innovants sortir de chez nos homologues européens, en Suède, en Allemagne ou encore en Angleterre. Ces nouveaux quartiers démontrent qu'il est possible d'envisager la ville d'une autre façon à ce qui a été fait pendant 50 ans. Ils incitent les résidents à adopter un mode de vie plus responsable.

Plusieurs idées font surface comme le Tram-train pour permettre d'améliorer les dessertes périurbaines. Dans un contexte de métropolisation, celle-ci fait l'objet de fortes attentes de la part des usagers. Des études régionales de mobilité ont démontré que 37,5% des déplacements en TER sont de nature urbaine et périurbaine. Afin que les AO puissent proposer une offre de transport efficace et intermodale et que les usagers puissent bénéficier d'un meilleur service périurbain, il faut inventer un mode de transport innovant : le Tram-train.

Le Tram-train a l'avantage de circuler à la fois sur le réseau RFF comme un train classique mais également de pénétrer au coeur des villes sur le réseau ferré urbain.

Il permet de répondre aux attentes d'intermodalité, de fluidité et de simplicité en proposant des voyages sans correspondance ni changement, ainsi qu'une desserte adaptée en fonction de la fréquence et du nombre d'arrêts.

RENFORCER LA DYNAMIQUE INTERURBAINE ET INTERREGIONALE :

Selon le Gart, les trafics TER généraient 7,41 milliards de voyageurs/kilomètres en 2005. Les prévisions de trafic à l'horizon 2020 sont de 13,61 milliards de voyageurs/kilomètres.

De l'échelle départementale à l'échelle interrégionale, la demande de déplacements s'intensifie également. Les voyageurs souhaitent circuler plus facilement en utilisant les

transports collectifs. Le mode ferroviaire correspond au moyen de transport le plus approprié à ce type de demande. Cependant, la difficulté réside dans la morphologie du système urbain/interurbain. Le système de transports évolue en fonction du maillage entre les villes. La problématique des grandes agglomérations et des aires métropolitaines consiste à limiter les choix de desserte aux chapelets des villes. Ainsi, les voyageurs sont confrontés au fait de devoir choisir entre deux types de transport : une ligne ferroviaire desservant un grand nombre de stations et une ligne longue distance ne desservant que les points d'interconnexion sans offre intermédiaire en termes de vitesse et de desserte.

AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS REGIONAUX : depuis le premier janvier 2002, toutes les régions sont autorités organisatrices des transports express régionaux (TER). La poursuite de l'étalement urbain et, surtout, la dissociation croissante entre les lieux de résidence, et les pôles d'emploi font de la région un échelon pertinent pour répondre aux enjeux de déplacements.

En collaboration avec la SNCF, les régions souhaitent améliorer les lignes de dessertes en termes d'itinéraires, d'horaires, de fréquence ect...

Les régions financent les automotrices, la rénovation et l'entretien du matériel existant, définissent le nombre de dessertes, les tarifs spécifiques et participent à la rénovation des gares. Le déploiement d'un réseau s'accompagne, en outre, de la création de pôles d'échanges multimodaux à l'échelle régionale et nationale, voire internationale.

GARANTIR L'ACCESSIBILITE DE TOUS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS : les personnes à mobilité réduite (PMR) comprend toutes les personnes éprouvant des difficultés à se déplacer : personnes handicapés, âgées, femmes enceintes, voyageurs chargés de bagages... Jusqu'à très récemment, le besoin de mobilité des PMR n'était que ponctuellement pris en compte dans les politiques de déplacements des AO et des divers modes de transport. C'est en particulier la difficulté d'accessibilité des personnes handicapées qui a été considérée comme un enjeu prioritaire de la mobilité durable.

Dans la continuité de l'année européenne des personnes handicapées en 2003, la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, du 11 février 2005, a reconnu les attentes des personnes handicapées. Chaque personne handicapée a le droit « à la solidarité de l'ensemble des collectivités nationales ». L'accessibilité généralisée dans tous les domaines de la vie sociale, dont les transports, constitue l'un des trois principes fondateurs de cette politique volontariste.

Les AO et les transporteurs doivent désormais prendre en compte cette problématique que ce soit dans les aménagements, les services ou les politiques de déplacements.

L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS : la région Ile-de-France et le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), Autorité organisatrice des transports publics de Paris et de sa région, collaborent pour une offre de transports publics complète à la hauteur des besoins de la région. Premier bassin d'emploi de France, rassemblant un sixième de la population française. Globalement, il en ressort que les voyageurs souhaitent d'avantage de services pour faciliter leurs déplacements et des transports performants, ponctuels et offrant un rythme de cadencement plus attrayant. Dès 2007 il y a eu la fusion par exemple des zones de la carte orange 6, 7 et 8 ainsi que le lancement du ticket horaire. La carte orange a été portée à 75% pour les bénéficiaires de certains minima sociaux, et depuis le 31 mars 2007, les transports en commun sont totalement gratuits pour les bénéficiaires du RMI.

De nombreux projets régionaux de billetterie multimodale ont vu le jour depuis la Transcarte du Nord-Pas-de-Calais en 1997, une dizaine d'autres systèmes billettiques régionaux existent. La carte Korrigo en Bretagne depuis 2006 pour le TER, Navigo pour l'Ile-de-France a été étendu aux cartes orange hebdomadaires et mensuelles.

L'accessibilité des personnes à faibles revenus reste l'un des enjeux majeurs de la politique de mobilité durable. Plusieurs mesures en accord avec les Conseils Régionaux et la SNCF existent sur les territoires.

AXES SOCIETAUX : de plus, et dans le cadre du concept développement durable sur l'axe sociétal, plusieurs expériences intéressantes ont vu le jour en sensibilisant les voyageurs aux enjeux du « mieux vivre ensemble » et à la citoyenneté dans les transports.

A la SNCF il y a eu mise en place d'un pôle sociétal chargé de travailler sur la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE). Du coup la SNCF participe à des actions de lutte contre la récidive, à des interventions en milieu scolaire pour les élèves, à l'insertion par l'activité économique en mettant en place des chantiers d'insertion afin de revitaliser les gares, qui prévoit sur trois ans avec un engagement de 1500 emplois aidés, de la création de l'association PIMMS (Point Information Multi Services) afin de mettre en place des services mutualisés avec d'autres entreprises comme La Poste, EDF, Kéolis, Véolia, en zones urbaines sensibles ou en zones rurales tout en créant de l'emploi. Participation aussi aux maraudes autour des gares, ou à la mise en place d'accueil de jour pour des personnes en grande précarité ect...

PROMOUVOIR DES DEPLACEMENTS TOURISTIQUES : le tourisme durable s'est imposé comme une préoccupation majeure des collectivités françaises sur les sites les plus fragiles (littoral, montagne, pôles à forte fréquentation), notamment, et durant les saisons ou des événements entraînent une forte fréquentation.

Les exemples de mise en pratique se multiplient mais demeurent encore peu abordés dans les agendas 21 locaux. La voiture individuelle reste encore le mode de transport le plus souvent utilisé pour un nombre de plus en plus important de personnes se déplaçant dans le cadre du tourisme de proximité, lointain ou d'activités de loisirs. Le double enjeu de la protection du patrimoine et de l'accessibilité des sites conduit donc à réduire la part modale de l'automobile. En contrepartie, il convient de développer la desserte des monuments et de sites patrimoniaux par des réseaux de transports collectifs, des chemins piétonniers ou des pistes cyclables.

Il s'agit pour les AO d'étendre l'usage des transports en commun aux activités autres que professionnelles à de nouveaux besoins, tels que le tourisme et les loisirs. L'accessibilité des lieux touristiques, culturels et paysagers ne concerne plus uniquement les touristes. Elle touche également les populations locales qui cherchent à redécouvrir leur patrimoine et leur territoire.

75% des Français utilisent la voiture individuelle pour leurs déplacements touristiques. La distance maximale parcourue par un Français, en train et par route, est la même : 750 km environ par personne et par an, alors qu'elle est d'environ 1 000 km pour l'avion.

LES ENJEUX DU TRANSPORT PUBLIC FACE A LA DEMANDE CROISSANTE DE MOBILITE : la forte croissance annoncée du trafic de transport public pour les prochaines années et les mesures de restriction des déplacements automobiles et de report modal menées par les pouvoirs publics amènent à repenser et à répondre aux grands enjeux de développement de performance du transport public. En effet la gestion du transport public suscite encore de nombreuses questions notamment en termes de financement, de foncier, et de modernisation du réseau.

Il convient tout d'abord de noter que l'infrastructure ferroviaire, longtemps délaissée au plan national au profit de la route, fait depuis 2007 l'objet d'un plan de remise à niveau en partie financé par les régions, et sous maîtrise d'ouvrage RFF. De même, des plans de modernisation des matériels roulants, des gares et des pôles d'échanges ont été financés en moyenne à hauteur de 25% en fonds propres par la SNCF et 75% par les AO.

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports en commun, sont en nette augmentation depuis une trentaine d'années. Sur la base du budget consacré aux transports en commun urbains en 2001, les experts ont estimé que les besoins annuels de ce secteur seront compris entre 9,5 et 12,5 milliards d'euros selon l'importance des nouveaux investissements en particulier l'aménagement de transports en site propre.

Or, sous l'effet notamment des transferts de compétences découlant de l'acte 2 de la décentralisation, les sources de financement semblent désormais limitées.

Il en va de même pour les financements transport. La contribution des employeurs (39% du financement global) a longtemps permis de répondre à l'accroissement des coûts mais une augmentation du taux de versement pour les grandes agglomérations, atteignant en moyenne 2% actuellement, n'est plus envisageable. Pour autant, les agglomérations continuent à moderniser leur réseau et aurons donc, dans les années à venir, des besoins de financement importants alors qu'elles disposeront de très faibles marges de manœuvres.

Les autorités locales se tournent vers d'autres solutions : étendre l'impôt aux employeurs des zones périurbaines, augmenter la part des amendes pour le stationnement interdit qui est reversée aux autorités organisatrices de transport, mais également rehausser la contribution des voyageurs au travers de l'augmentation des tarifs, et celle des automobilistes en augmentant les recettes liées au stationnement (taxe sur les parkings des bureaux, des supermarchés, et centre commerciaux, augmentation du stationnement public).

Le péage urbain est aussi une piste en prélevant sur les automobilistes, qui circulent sur certains endroits, les sommes nécessaires au financement d'ouvrages qui les intéressent.

En France, le type de péage existe sur nos autoroutes interurbaines et tend maintenant à apparaître aussi dans les grandes zones urbaines (Lyon, Marseille, Paris).

De plus en plus, on parle de partenariats public-privé (PPP), introduits en 2004 en France. Ce dispositif peut paraître une autre alternative aux contraintes de financements, mais cela pose de très nombreux problèmes notamment de rentabilité immédiate pour les financements privés.

Le subventionnement des transports en commun reste néanmoins une nécessité pour répondre aux attentes des usagers.

L'OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS : Le règlement « OSP » européen aux obligations de services publics dans les services de transports publics de voyageurs doit normalement assurer un bon équilibre général entre une ouverture maîtrisée et progressive de la mise en concurrence et le respect des exigences publics. Ce nouveau règlement, ayant vocation à remplacer le règlement 69/1191 sur les services publics, a pour objectif de prendre en compte l'apparition d'un marché dans les transports publics suivant le principe d'une concurrence régulée, d'accroître la qualité des transports publics au meilleur prix via la concurrence régulée et d'assurer une sécurité juridique dans les services imposant généralement des OSP. IL réaffirme la liberté des collectivités locales, ainsi que les celle des Etats membres, de décider de l'organisation et de la définition de leurs services publics pour une durée de 5 à 10 ans. Pour les chemins de fer lourds (métros et TER), la possibilité pour les collectivités locales et nationales d'attribuer directement, sans appel d'offres, les contrats de service public est également préservée.

RESSERER LES LIENS ENTRE TRANSPORT ET URBANISME : la loi SRU du 13 décembre 2000 a profondément rénové les outils de la planification territoriale. Elaborer un PDU contribue à réinterroger les politiques de déplacement dans le cadre d'un projet d'aménagement global du territoire.

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT), issu de la loi SRU, doit être l'outil de planification stratégique dont la vocation est de mieux articuler les différents volets des politiques d'aménagement (transport, habitat, commerce), à l'échelle intercommunale. L'objectif de cet outil est de faire face aux enjeux majeurs de l'urbanisation, et notamment la lutte contre l'étalement urbain.

A l'échelle des autorités organisatrices de transport urbain, qui correspondent de plus en plus au territoire des établissements publics de coopération intercommunale (communauté d'agglomération en tête), le PDU traite, de façon spécifique, des enjeux de déplacements de la collectivité. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU doit répondre à des objectifs précis tels que la diminution du trafic automobile, l'organisation du stationnement, l'incitation au covoiturage ou encore le développement des transports collectifs et des modes « doux » dans le périmètre de transports urbains.

Depuis sa création en 1982 la Loti (loi d'orientation pour les transports intérieurs) a connu de très nombreuses réformes au travers de la loi sur l'air en 1996 et de la loi SRU. Cette dernière a complété les dispositions du PDU en ajoutant l'objectif de « la cohésion sociale et urbaine ». Le contenu du PDU a par ailleurs été étoffé. La loi sur l'air retenait six orientations (transport et livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage, diminution du trafic automobile ect...). La loi SRU à ajouté deux priorités : l'amélioration de la sécurité des déplacements et la mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, favorisant ainsi l'utilisation des transports collectifs et la stationnement en périphérie. Son champ d'action doit être renforcé, en étant considéré, par exemple, comme le volet déplacement des Plans climats intercommunaux.

Le plan local d'urbanisme (PLU), document d'urbanisme réglementaire est censé traduire la portée des prescriptions du PDU à l'échelle des communes, qui gardent ainsi la main mise sur le régime de droit des sols, ce qui n'est pas sans entraîner un certain nombre d'incohérences et

de dysfonctionnements (niveau de densité insuffisants, normes de stationnement incohérentes, calibrage de la voirie).

Le groupe 1 « lutte contre le changement climatique et maîtrise de l'énergie » du Grenelle de l'environnement envisage le renforcement d'un lien entre la mobilité et l'urbanisme. Le groupe s'est entendu sur la possibilité de donner à un organisme de vision des outils globaux pour marier urbanisme et mobilité. D'autre part, les plans de déplacements urbains, réservés jusqu'alors aux villes de 100 000 habitants, sont ainsi encouragés à se généraliser. De plus, l'intercommunalité urbaine est pressentie pour intervenir de manière plus directe sur le régime des droits des sols. Ce qui entraînerait des transformations profondes en matière de développement urbain et de planification territoriale.

Aujourd'hui les AO de transport collectif urbain sont chargées de l'élaboration des PDU mais ne sont dotés que de la compétence de transport collectif. Par exemple les politiques vélo ainsi que les plans de circulation et de signalisation sont de la compétence communale. La cohérence entre les différents niveaux décisionnaires locaux doit être renforcée car la problématique de développement durable requiert une vision globale de l'action. Ainsi le Gart qui est l'organisme qui est chargé de lutter contre l'effet de serre préconise la transformation des AO de transport collectif en autorités organisatrices de la mobilité durable. Cette compétence devrait être exercée au niveau intercommunal. Elle comprendrait tous les leviers nécessaires à la mise en place des plans de déplacements urbains outre l'organisation des transports collectifs, l'intercommunalité serait en charge du stationnement (hors voirie et sur voirie) et de la politique vélo, des taxis, de l'auto-partage et des livraisons de marchandises. Elle serait chargée de mettre en œuvre les politiques intermodales avec la région et le département.

FRET FERROVIAIRE : le Fret ferroviaire ne peut être réduit aux seuls axes de transports rentables, il est urgent de transférer du transport routier sur la rail. Si 10% du transport routier était transféré eu rail, la part du Fret ferroviaire augmenterait de 50%.

L'action dynamisante du Fret, pour l'économie locale et ses capacités régionales, n'est plus à démontrer à condition que l'on exploite au mieux les infrastructures existantes afin de les adapter aux besoins des entreprises, en développant une stratégie économique et industrielle adaptée. Le Fret ferroviaire est un outil précieux de développement durable, permettant de tendre vers les objectifs de Kyoto et qui soulagera la route, les villes et les villages traversés et saturés par les poids lourds.

Il est nécessaire aujourd'hui que les gouvernements prennent en compte tous les atouts du Fret ferroviaire en France et en Europe. Voilà donc un projet européen qui rentrerait dans les objectifs indispensables de lutte contre l'effet de serre à l'échelle de la planète. Pour cela la première étape importante qui devrait être discutée au Grenelle de l'environnement ce serait de reconnaître le Fret ferroviaire d'utilité publique.

CONCLUSION : il est important de noter l'intérêt croissant des citoyens pour le développement durable. Le rôle des médias contribue bien entendu à cette prise de conscience et à cet élan d'intérêt, notamment pour la protection de l'environnement. La lutte contre le changement climatique et les enjeux liés à la protection des milieux naturels et de la biodiversité relèvent l'impact des modes de vies des citoyens et la nécessité de leur responsabilisation.

Les déplacements apparaissent comme l'une des activités quotidiennes ayant le plus de conséquences négatives, notamment en matière d'émission de gaz à effet de serre. Les citoyens sont donc de plus en plus sensibilisés à la mobilité durable et attendent de la part de leurs collectivités des solutions concrètes pour mettre en place au quotidien des comportements éco-responsables.

La mise en service en juillet 2007 du service de location de vélo Vélib à Paris en est un bon exemple. Deux mois après sa création, 4 millions de locations ont été réalisées et la distance parcourue par les Vélib's équivaut à 175 fois le tour de la planète.

Bordeaux le 09 septembre 2009

Pascal TABANOU

Responsable Sociétal à la SNCF