

Colloque écomobilité en France et au Québec, 23 mars 2009

Politiques gouvernementales d'écomobilité en France



Politiques gouvernementales d'écomobilité en France

- Historique
- Le Grenelle de l'environnement
- Les engagements de l'Etat
- Perspectives

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

Constat fin années 50: La France, Etat centralisé doit **s'équiper** : politique nationale industrielle forte de grands programmes, il faut doter la France :

- d'un réseau autoroutier
- d'avions (caravelle, concorde, airbus)
- de trains performants (TGV)

L'automobile au centre de la société, (on ferme des lignes rurales de trains, des gares, on ferme les lignes de tramways, on supprime des TC, le vélo = pauvreté...), les piétons doivent céder l'espace public : “la ville doit s'adapter à l'automobile »

Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

- Chocs pétroliers sans effet sur doctrine pour le transport interurbain : **priorité autoroute**
- 1974 taxe versement transport pour les agglomérations >100000 habitants, **dvpt TC**
- 1982 décentralisation,
 - ✓ Etat = réseau national + autoroutier + financements croisés avec collectivités de **projets routiers**. La SNCF se concentre sur le TGV et les grandes lignes
 - ✓ Départements gèrent les routes départementales (déviations)
 - ✓ Agglomérations développent les transports publics, retour des 1ers tramways modernes (Grenoble Nantes Strasbourg etc...)

Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

- 1982 Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs introduit
 - ✓ **le droit au transport**, « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, et de prix ainsi que de coût pour la collectivité ».
 - ✓ **Taxe** : Versement transport dès 30000 habitants
 - ✓ **Bilans LOTIs** pour les nouvelles infrastructures
 - ✓ **SNCF** change de statut Etablissement public à caractère industriel et commercial
 - ✓ **les plans de déplacement urbains: PDU** (facultatifs)...

Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

- 1996 loi l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
 - ✓ **PDU obligatoire+baisse nb veh KM automobile agglo>100000 Hab**
 - **développement TC** et moyens de déplacement économes et moins polluants (**Vélo, marche...**),
 - efficacité et **partage de la voirie** et mise en oeuvre d'information sur la circulation,
 - organisation du **stationnement**,
 - **billettique et tarification**,
 - ✓ Obligation de prévoir un **itinéraire cyclable** en milieu urbain pour toute nouvelle voirie ou modification de voirie

Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

- 1995, 1997, 2000 (Loi Solidarité et renouvellement urbain :SRU) **régionalisation des transports ferrés régionaux**, reprise des investissements développement offre et demande
- 2000 SRU : ajoute la **sécurité routière** aux PDU, et obligation d'encourager les entreprises et les collectivités publiques à réaliser des **plans de mobilité** pour leur personnel (notamment Plan de Déplacement d'Entreprise , covoiturage)
- 2005 loi “insertion des personnes en situation de handicap” oblige à garantir le **cheminement du piéton**



Le ministère de l'Équipement et des transports jusqu'en 2007

- 2006 nouvelle décentralisation, fin financements croisés, ministère de 100000 à 60000 agents
- PB traduire discours international de la France (Rio, Kyoto, facteur 4...) en action. Beaucoup de travaux internes (plan climat, plan urbanisme et gaz à effet ...). Evolutions concrètes niveau collectivités (agenda 21, mise en œuvre des PDU, PDE, VLS, Pedibus, covoiturage, autopartage, intermodalité, pole d'échange, tarification...).
- 2007 élection présidentielle, consensus des candidats sur la nécessité de changer : «**le Grenelle de l'environnement** »

2007 *Le ministère du développement durable*

- Constat : la France est équipée, le problème est de réussir à agir de concert pour changer culturellement et ancrer le développement durable tant pour les choix stratégiques que quotidiens. Production de gaz à effet de serre des transports en France entre 1990 et 2005 **+22%**, même si stagnation les dernières années, nécessité d'agir. (Transport 31% de la production de GES en France)
- Le Ministère de l'Équipement disparaît fusionne avec l'environnement, change de périmètre, et structurellement repositionne massivement son **expertise hors du champ routier**, change de stratégie en accord avec le Grenelle.

Le Grenelle de l'environnement

- Grenelle de l'environnement: la réflexion à 5 (Etat, collectivités, entreprises, syndicats, associations), sur l'agriculture, l'énergie, le logement, les transports etc... des rapports, des engagements de l'Etat
- Propositions d'une stratégie, 2 projets de lois + évolution de la réglementation, visant différents termes...

Objectif : émissions GES transport -20% d'ici 2020, retour niveau 1990

Abandon du rattrapage autoroutier et **approche plurimodale.**

Le Grenelle de l'environnement

- **Les engagements de l'Etat, notamment :**
- Moyenne du parc auto de 176g CO₂/ veh à 130g en 2020
 - ✓ **Bonus malus automobile** lié au rejet de CO₂ du véhicule neuf (en place)
 - ✓ programme national d'**éco conduite**
 - ✓ Agir sur réglementation niveau européen
- Développement du **covoiturage et autopartage** par la levée des obstacles juridiques, **promotion des modes actifs** (marche et vélo) par un **code de la rue** (1er décret paru juillet 2008)

Le Grenelle de l'environnement

- **Les engagements de l'Etat.**
- Développement des **Plans de déplacement** entreprise, administration, école, zones d'activité (incitatif ou obligatoire)
- Intégration population saison touristique pour les périmètres du versement transport
- **1500 km de tramways ou bus protégés** sur 10 ans (349 en 2008), financement Etat 4 Mds euros sur 18 estimés (1er appel d'offres transport collectifs lancé pour contribution Etat 1Mds euros en cours, travaux doivent démarrer avant 2011).
- **Projet incitatif éco quartier**









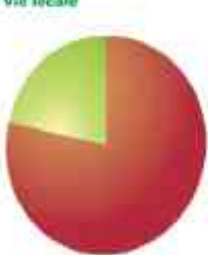

Le Grenelle de l'environnement

- **Les engagements de l'Etat.**
- Réseau trains classique aide aux régions +400 millions (X2,5 par rapport à 2004)
- Doubler le nb KM de lignes **TGV (+2000 km d'ici 2020 soit 16 Mds de contribution Etat)** pour alternative à l'avion

Mesure prise :

- Remboursement de 50% abonnement TC par les entreprises dès leur 1er employé

La démarche code de la rue 1^{ers} résultats en France décret 2008-754

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Au pas pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section limitée à 70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

Dans le respect de la loi 2005 sur l'intégration des personnes en situation de handicap

Démarche code de la rue

Hiérarchisation de la voirie Généralisation de la zone 30

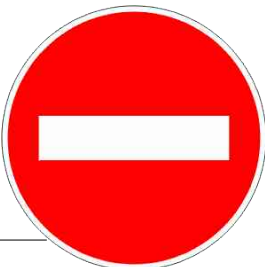


Par une réflexion
globale sur le
territoire urbain

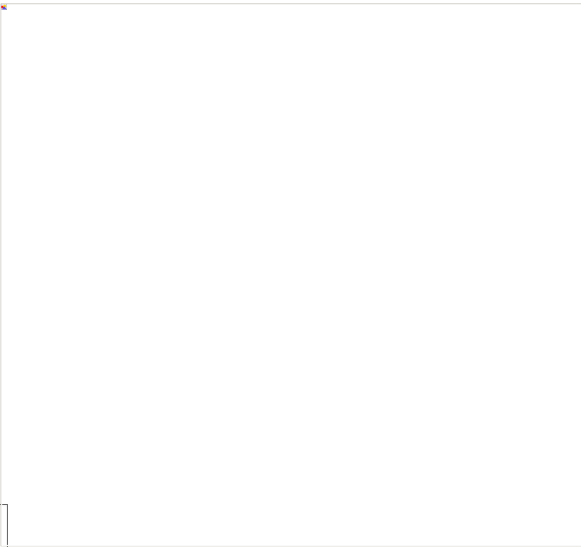
et une
programmation
de son application



Le double sens cyclable



M9v2



Perspectives

- L'Etat poursuit la mobilisation de moyens pour **diffuser les bonnes pratiques**, agir en adaptant le **cadre réglementaire**, des signaux **fiscaux et financiers** pour orienter la demande ou les réalisations.
- Ce sont les **collectivités** qui réalisent et qui ont le pouvoir sur le terrain de changer les choses dans un pays fortement décentralisé. Elles n'ont d'ailleurs pas attendu l'Etat pour cela.
- Mais plus encore ce sont les **normes sociales** que nous partageons qui doivent évoluer ce qui se traduira par de nouveaux comportements. Ceci est du ressort de **chaque citoyen**.

Merci pour votre attention

Benoît Hiron

www.certu.fr

