

Groupe opérationnel n°7
« Impacts énergétiques et environnementaux des transports »

THEME 5 :

**Évaluation des politiques publiques territoriales au regard des
changements climatiques
(émissions de CO₂ du secteur transport)**

SYNTHESE



ADEME



Réseau Action Climat-France, en partenariat avec :

France Nature Environnement

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

4D

Convention n° 0303C0007



Décembre 2005

Réseau Action Climat-France

2B rue Jules Ferry, 93100 MONTREUIL

Tel : 01.48.58.83.92 - Fax : 01.48.51.95.12

Courriel : infos@rac-f.org - www.rac-f.org

Contacts

Réseau Action Climat France

Adresse : 2B, rue Jules Ferry
93100 MONTREUIL

Nom du contact : Olivier Louchard

Fonction : Coordinateur

Tél : 01.48.58.00.20

Fax : 01.48.51.95.12

Courriel : olivier@rac-f.org

4D Dossiers et Débats pour le Développement Durable

Adresse : Cité européenne des Récollets

150-154 rue du Faubourg Saint Martin

75010 Paris

Tél : 01.44.64.74.94

Fax : 01.44.64.72.76

Courriel : contact@association4d.org

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Adresse : 32, rue Raymond Losserand

75014 Paris

Nom du contact : Jean Sivardière

Fonction : Président

Tél : 01.43.35.02.83

Fax : 01.43.35.14.06

Courriel : fnaut@wanadoo.fr

France Nature Environnement

Pôle Aménagement durable du territoire

Adresse : 6, rue Dupanloup

45 000 Orléans

Nom du contact : Michel Dubromel

Tel. 02 38 62 49 25

Fax. 02 38 62 54 73

Courriel : territoire@fne.asso.fr

AVANT PROPOS

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports ont connu une très forte progression ces vingt dernières années et les projections pour 2010-2020 sont alarmantes. Ce secteur pourrait même à lui seul empêcher la France d'atteindre son objectif de Kyoto de stabilisation des émissions de GES par rapport à 1990 et mettre en péril l'ambition officielle de diviser par 4 nos rejets à l'horizon 2050.

Les leviers d'actions permettant des réductions d'émissions de GES dans les transports sont de deux types. D'une part, le gouvernement a mis en place en 2000 un programme national de lutte contre le changement climatique (PNLCC) comprenant des mesures climat par secteur d'activités suivi en juillet 2004 de l'adoption du Plan Climat. D'autre part, dans le secteur des transports, plusieurs mesures qui pourraient représenter une part non négligeable de l'effort de réduction des émissions de GES à réaliser, sont directement ou indirectement liées aux politiques publiques territoriales (CIADT, CPER, SCOT, PDU, etc.). Mais il est très difficile de mesurer la portée réelle de ces politiques en terme de réduction.

C'est pourquoi le RAC-F et ses partenaires vous proposent cette étude qui a pour finalité de mieux connaître l'état de réalisation des politiques publiques territoriales au regard des changements climatiques (CPER et PDU notamment) et de mieux en saisir les facteurs de réussite et les dysfonctionnements. Il apparaît en effet extrêmement important et urgent de mettre en place une méthodologie d'évaluation spécifique "climat" et des outils intégrant des critères d'évaluation fiables et objectifs. Or, à ce jour, il reste très difficile de mesurer l'impact des actions publiques sur les émissions de GES. En s'appuyant sur son réseau et ses partenaires, le RAC-F a effectué un travail d'analyse dans les territoires en mettant en place une méthode d'évaluation et de définition des indicateurs. Quels sont les freins, les difficultés rencontrées par les acteurs ? Quels sont les facteurs de réussite des initiatives locales "exemplaires" ? Au delà de l'évaluation de l'action publique, le RAC-F et ses partenaires consacrent une partie de cette étude aux recommandations (aide à la décision) pouvant servir aux acteurs du secteur transport et notamment aux décideurs territoriaux.

Il est important de noter que la spécificité de ce travail par rapport aux études existantes (CERTU-GART ou LATTs) est qu'il est issu du champ associatif, de son expertise doublée de son expérience de terrain, de sa capacité à faire le lien avec la population et ses revendications, les modes de vie, etc. en fait de son regard de citoyen averti. Cette approche associative bénéficie d'un travail de collaboration avec un laboratoire de recherche (CIRED) attentif à la rigueur qu'exige un tel travail.

Première partie : Transports et changements climatiques, un état des lieux préoccupant

A. Les transports : des émissions de GES en continuelle croissance

Le secteur des transports est celui qui suscite le plus d'inquiétudes car toutes les prévisions lui attribuent un rôle croissant dans le réchauffement de la planète. Les transports sont en effet largement responsables des émissions françaises de Gaz à Effet de Serre (GES) d'origine humaine (26,5 % pour l'année 2004 contre 21,5 % en 1990)¹, ce qui place ce secteur largement en tête du classement des rejets devant l'industrie manufacturière, l'agriculture et le résidentiel tertiaire. Cette situation alarmante trouve son origine principale dans la prépondérance du mode routier, qui monopolise en France 89% des déplacements de personnes (dont 84 % pour les véhicules particuliers) et 80% du trafic de marchandises. Cette domination s'intensifie d'année en année. Les déplacements se multiplient, les distances parcourues et le nombre de véhicules augmentent. Si cette tendance perdure, la France pourrait échouer dans son objectif du Protocole de Kyoto à savoir, maintenir pour 2008-2012, ses émissions au même niveau que celui de 1990.

Ce phénomène n'est pas spécifique à la France et s'observe à une échelle beaucoup plus large. Ainsi, en Europe, les déplacements de personnes ont doublé en 25 ans et le transport de marchandises a augmenté de 80 %². Dans l'UE, les émissions de GES des transports risquent de représenter 40 % des émissions de CO2 d'ici 2010.

Pour rompre avec cette tendance, des leviers d'action aux niveaux européen et national ont été mis en place.

B. Les leviers d'action de la politique européenne

Les principaux programmes d'actions œuvrant pour la politique européenne des transports sont le Livre blanc (horizon 2010), les Réseaux Trans-Européens de Transports (RTE-T) et le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC). Il existe également le programme européen sur le changement climatique (PECC), dans lequel figure un volet transports. Des directives européennes et des accords importants concernant les transports ont par ailleurs été adoptés : directive biocarburants, directive Eurovignette, accords volontaires avec les constructeurs automobiles, etc.

C. Des programmes nationaux peu efficaces

Deux programmes nationaux sur le climat s'érigent en points de référence : un sous l'ère Voynet, le Plan National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) qui date de 2000 et son pendant le Plan Climat (PC), sorti en juillet 2004 sous le gouvernement Raffarin.

Le bilan du PNLCC est très faible en matière de transports : la vignette auto a disparu et la taxe carbone, mesure phare du programme constituant à elle seule 25 % de l'objectif de réduction des émissions de GES du secteur transport, n'a jamais vu le jour.

En 2003, le gouvernement Raffarin annonce un Plan Climat qui finalement ne verra le jour qu'en juillet 2004 après plusieurs reports. Le chapitre du PC consacré aux transports était très attendu.

¹ Source : MIES d'après CITEPA, inventaire UNFCCC pour l'année 2004, mise à jour décembre 2005.

² Rapport du Conseil économique et social, 2000.

Mais, la seule mesure fiscale, le bonus/malus fut recalé au rang de simple étude pour ensuite être définitivement abandonnée aujourd'hui³.

Ces politiques européennes et nationales ainsi que leur mise en œuvre s'avèrent pour le moment inefficaces aussi bien en terme de réduction de la demande de transports motorisés que de report modal : transfert de la route vers les transports en commun et les modes de déplacement doux (marche, vélo, etc.) pour les personnes, et vers le rail et les voies d'eau pour les marchandises.

D. L'importance de plus en plus affirmée des politiques locales

L'évolution des émissions de GES d'un pays ne dépend pas que du niveau national. D'autres niveaux de décisions interviennent (régions, départements, communes) et les collectivités de par leurs domaines de compétence (transports, bâtiments, déchets, énergie) interviennent directement sur environ 10 % des émissions nationales de GES et beaucoup plus si on intègre les émissions indirectes liées aux décisions relevant de l'urbanisme et de l'habitat. Parmi les multiples instruments intégrant directement ou indirectement la préoccupation des transports et du changement climatique, on peut citer : la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI - 1982), les Contrats de Plan Etat Régions (CPER), les Plans de déplacements urbains (PDU) rendus obligatoires dans les grandes agglomérations par la loi sur l'Air (LAURE 1996), la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU - 2000). Le contenu de certains textes législatifs (loi LAURE, loi SRU) montre une certaine évolution dans l'approche de la politique des déplacements en France avec notamment une volonté affichée de mieux prendre en compte les considérations environnementales.

Deuxième partie : Évaluation des politiques publiques territoriales au regard des changements climatiques

Les objectifs de cette seconde partie sont d'évaluer certaines politiques publiques territoriales en mettant en place une méthodologie spécifique "climat" et en définissant des indicateurs d'évaluation fiables et objectifs. Il s'agit de cerner plus particulièrement le niveau d'exécution des actions du secteur des transports grâce aux relais associatifs locaux et de mieux comprendre les facteurs de réussite et les dysfonctionnements.

A. Politiques territoriales et territoires analysés

Le champ de l'évaluation de cette étude couvre les contrats de plan Etat-Région 2000-2006 (CPER), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les démarches Agendas 21 locaux. Deux échelles de suivi particulier des politiques publiques territoriales sont ainsi couvertes : régionales (CPER) et infra régionales (PDU) avec une distinction entre l'outil de contractualisation (CPER) et l'outil de planification (PDU). Une analyse spécifique a été faite sur les initiatives d'Agendas 21 locaux. Les territoires ont été ciblés sur la base d'une combinaison de critères :

- Localisation et types d'espaces géographiques : répartition équilibrée entre régions côtières et régions de l'intérieur ainsi qu'entre celles situées au nord, centre et sud de la France
- Emboîtement des échelles d'analyse (local - régional)
- Présence de partenaires ancrés localement
- Bons et mauvais élèves
- Etat d'avancement des projets

³ Voir sur le site du RAC www.rac-f.org l'évaluation de la mise en œuvre du Plan Climat réalisée par le RAC et ses associations membres en novembre 2005.

Au final, 17 territoires ont été retenus pour l'évaluation :

- 8 CPER : Rhône Alpes, Ile de France, Poitou Charentes, Midi Pyrénées, PACA, Bourgogne, Haute Normandie et Basse-Normandie.
- 6 PDU : Caen, Lyon, La Rochelle, Bordeaux, Cannes-Le Cannet-Mandelieu et Paris-Ile de France.
- 3 Agendas 21 locaux : Grenoble, Communauté urbaine de Nantes, Grand Nancy

B. Collecte des données et principaux enseignements

Pour les CPER, on peut tirer trois enseignements principaux :

- L'absence de la dimension « effet de serre » dans les documents de contractualisation. Le contenu des CPER et surtout sa mise en œuvre n'est pas à la hauteur des enjeux de Kyoto et de l'objectif de diviser par 4 nos rejets de GES d'ici 2050.
- Une répartition budgétaire au profit des infrastructures routières. Au niveau national, le volet routier des CPER représente à lui seul plus de 4 milliards d'euros, soit près de 25 % de l'engagement financier global de l'État. Le volet ferroviaire représente quant à lui un budget de 1,12 milliards d'euros (soit 6 % de l'engagement financier global). Cet avantage de la route en terme de volume d'investissements se retrouve également au niveau des taux d'exécution. Selon un rapport remis à l'Assemblée nationale en juin 2005⁴, sur l'ensemble des CPER, les taux d'exécution pour le volet routier fin 2004 était de 50,4 % (prévision de 64,7 % pour fin 2005) contre 33,3 % pour le ferroviaire (prévision de 46 %).
- Un faible recours à l'expertise des associations dans les processus de définition des contenus ainsi que dans les phases de suivi / évaluation ainsi que de rares prises en compte de leurs revendications.

Pour les PDU, il ressort plusieurs points :

- Les PDU sont en règle générale trop peu explicites sur les thématiques liées à l'environnement et au développement durable : pollution de l'air, effet de serre, consommation d'énergie. L'impact des transports sur l'environnement est souvent traité de façon très partielle. Et, même s'ils préconisent l'usage de moyens alternatifs de déplacement, les PDU approuvés ne s'attaquent pas frontalement à la réduction du trafic automobile.
- Malgré leur approche novatrice, les PDU restent encore très en retrait par rapport à ce que l'on aurait pu attendre d'eux. Une évaluation du GART souligne que « *même avec un scénario volontariste, les quantités de CO₂ émises seront au mieux stables par rapport à la situation actuelle* ». A l'origine de ce constat, on retrouve « *l'augmentation de la longueur des déplacements en voiture* ». Les auteurs expliquent aussi que le « *développement périurbain, s'il se poursuit dans les mêmes formes que dans les années passées, continuera à générer essentiellement des déplacements en voiture, sur des distances qui ne cessent de s'accroître* ».
- La révision des PDU (version loi SRU) devait être réalisée pour janvier 2004. Là encore, des retards sont observés et le gouvernement a dû octroyer des délais supplémentaires.
- Lorsqu'elles en font la demande, les associations de protection de l'environnement sont généralement associées aux processus de définition des PDU et sont même parfois sollicitées, ce qui fait que leur participation est plus importante que pour les CPER.

⁴ Voir : www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i2421.asp

Néanmoins, les associations rencontrent de réelles difficultés à faire entendre leurs revendications.

Pour les Agendas 21 locaux, plusieurs points ont été mis en exergue :

- Les Agendas 21 locaux sont encore en phase de projet pour certains mais la prise en compte des enjeux énergétiques et d'effet de serre par une nouvelle génération d'A21 est à souligner. En tout cas, ce sont les principaux axes de la démarche nantaise et nancéenne tandis que Grenoble s'est lancé dans l'élaboration d'un plan climat local.
- Les Agendas 21 locaux se calent sur les PDU existants, ce qui est cohérent. Ils traitent généralement du volet sensibilisation du public, signe d'une démarche volontaire et pédagogique.

Enfin, d'une manière générale, au niveau local, la multiplication d'interlocuteurs (directions de la voirie, commissions environnement, logements, agence locale de l'énergie, espaces info énergie, etc.) et de plans à l'échelle locale (SCOT, PLU, PDU, PLH, etc.) tend à poser des problèmes de cohérence et de nombreux soucis organisationnels.

En conclusion de cette seconde partie, les politiques publiques territoriales analysées obtiennent aujourd'hui de piètres résultats en terme de réduction d'émissions de GES.

Troisième partie : Recommandations à destination des décideurs territoriaux et des acteurs locaux

Le but de cette troisième partie est de doter les acteurs locaux, notamment les décideurs, de « recommandations », pouvant servir d'aide à la décision pour réduire les émissions de GES de leur territoire issues des transports. L'objectif des recommandations mises en avant est double : réduire la demande de transports fortement émetteurs de GES (grâce à des mesures dissuasives) et augmenter l'offre de transports faiblement émetteurs (grâce à des mesures incitatives) pour espérer un degré élevé de transfert modal : de la voiture vers les transports en commun et les modes de déplacement doux (marche, vélo, etc.) pour les personnes, et de la route vers le rail et les voies d'eau pour les marchandises.

Les solutions pour réduire les émissions de GES sont multiples et impliquent des efforts ou des changements de comportement à toutes les échelles d'action et à tous les niveaux de décision. Certaines concernent directement l'Europe, l'Etat ou les collectivités territoriales. D'autres font appel à des acteurs spécifiques ou renvoient à des comportements collectifs ou individuels : mesures prises dans les lieux de travail ou au sein de filières professionnelles, des syndicats, implication associative ou simple geste éco-citoyen (comme diminuer le recours à son véhicule personnel au profit des transports en commun, etc.).

A. Au niveau national

La France doit d'abord peser de tout son poids pour que l'organisation de l'espace communautaire et les politiques européennes en matière de transports (Livre Blanc révisé, SDEC, RTE-T, directives) et climat (PECC 2) intègrent systématiquement le critère « effet de serre ». Rappelons que Jacques Barrot a été nommé Vice-Président de la Commission européenne et responsable du Transport (2004-2009).

Il va de soi qu'une politique nationale volontariste pour un rééquilibrage modal doit s'instaurer. Il faut que les gouvernements successifs s'engagent à mener des politiques fortes et continues en faveur de la lutte contre les changements climatiques. Cela implique des prises de décisions

concrètes ainsi que des moyens conséquents. En premier lieu, appliquons ce qui existe déjà, c'est à dire les mesures du PNLCC et du Plan Climat (PC). Mais, le volet transports du PC ne propose quasiment qu'un axe de travail (avancées technologiques en matière de moteurs et carburants) alors qu'il faudrait avoir une complémentarité dans les différentes approches et les types de mesures retenues (aménagement du territoire et urbanisme, réglementation, fiscalité, éducation, etc.).

- En terme d'aménagement du territoire et de choix des infrastructures, la priorité doit être donnée au rail, aux voies d'eau et au transport combiné. Les critères à appliquer pour des choix rationnels d'infrastructures doivent donc être clarifiés pour donner aux décideurs de notre pays une vision objective des problèmes. Ainsi, une prise en compte effective et non biaisée de tous les aspects socio-économiques et environnementaux (dont les changements climatiques) à court terme mais également à moyen et long terme doit s'opérer. Cette vérité des coûts, si elle était prise en compte, devrait permettre de rendre attractif le rail et la voie d'eau par rapport à la route.

- Un bon usage de la fiscalité pourrait permettre non seulement de réduire la demande de transport mais également d'alimenter les fonds de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont on attend qu'ils financent en priorité les transports sobres en carbone et les modes de déplacements doux. Pour réduire le trafic des véhicules particuliers, il est nécessaire d'internaliser les coûts du carbone dans la fiscalité des carburants. Cela revient à mettre en place une taxe carbone dont les montants sont fonction de l'usage du véhicule (principe pollueur payeur). Concernant les transports de marchandises, une mesure s'impose : la redevance kilométrique sur les poids lourds⁵ (RPLP). L'augmentation des prix sur l'ensemble du réseau routier inciterait les entreprises à réduire leur demande de transport, freinerait la croissance du transport routier et donc ses nuisances environnementales (congestion, pollutions atmosphériques locales, accidents, santé, émissions de GES, bruit, etc.) et limiterait les « besoins » de nouvelles infrastructures routières. Les exemples de la LKW-Maut Allemande et de la Suisse montrent que c'est possible. Signalons que la RPLP était bien présente dans les différentes versions du Plan Climat mais qu'elle a disparu lors des derniers arbitrages ministériels.

- D'une manière générale, de nouveaux outils juridiques (lois, règlements) doivent être imaginés ou, pour certains, être harmonisés afin d'améliorer la lisibilité de l'action publique en matière de transports et de lutte contre l'effet de serre : baisse généralisée des vitesses sur les routes (- 10 km/h), PDU obligatoires pour les villes moyennes de plus de 10 000 ou 20 000 habitants et les communes sujettes à des flux touristiques entraînant un dépassement des 100 000 habitants en saison, Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) pour les établissements privés ou publics (administrations, hôpitaux, universités, etc.) de plus de 200 salariés, etc.

B. Au niveau régional

Malgré de nombreuses critiques (saupoudrage des crédits, manque de lisibilité, non respect des engagements, etc.), les Contrats de Plan Etat Régions (CPER) représentent un excellent outil d'impulsion de politiques d'aménagement du territoire structurantes, concertées et innovantes. Les CPER doivent ainsi constituer l'occasion de réellement prendre en compte les enjeux environnementaux majeurs de nos territoires.

Pour les prochains CPER, un certain nombre de thèmes nationaux et d'autres liés au contexte régional et local seront définis. Il est bien évident que le développement durable en général et la

⁵ Voir l'excellent travail de France Nature Environnement : sur www.fne.asso.fr/GP/actualite/actualite.htm

lutte contre le changement climatique en particulier doivent figurer dans le tronc commun des thèmes nationaux de contractualisation communiqués à toutes les régions. Si tel n'est pas le cas, il sera primordial de faire apparaître l'urgence climatique dans les thèmes régionaux.

Par ailleurs, il paraît désormais important d'inscrire dans les futurs CPER des objectifs de réduction de GES ainsi que la présentation des grandes orientations pour y parvenir.

Le volet territorial⁶ qui constituait l'une des innovations majeures des CPER 2000-2006 devra aussi intégrer le paramètre « effet de serre » et apporter une cohérence d'ensemble aux projets locaux (Pays, Agglomérations, Parcs naturels, etc.) pour une meilleure prise en compte du climat.

Une évaluation des CPER à mi-parcours doit être impérativement effectuée pour permettre de tirer les enseignements des mesures engagées et d'opérer éventuellement les réorientations nécessaires afin d'accroître l'efficacité des mesures de lutte contre les changements climatiques.

Quelques mesures sont incontournables pour les contenus des futurs CPER :

- Le développement du transport ferroviaire grâce aux investissements sur les lignes ferrées (maintien du réseau actuel, modernisation des lignes, réouverture d'anciennes lignes) et sur les équipements de transport (matériel roulant, gares)
- La création de pôles multimodaux d'échanges et de plate-formes multimodales pour le transport de marchandises.
- Le renforcement des capacités des ports et les aménagements de voies fluviales.

Pour les prochains CPER, il sera également impératif de renforcer la cohérence des choix budgétaires avec les objectifs affichés et d'allouer aux modes alternatifs à la route des budgets conséquents.

Concernant les autres outils régionaux d'aménagement, les régions doivent fixer les orientations du territoire en terme de développement durable dans le cadre de l'élaboration de leur schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT). Le SRADT définit notamment les objectifs de localisation des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général de la région et veille à la cohérence des projets d'équipement avec les politiques de l'État et des autres collectivités. Il intègre également le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT, anciennement schéma régional de transport). Si pour l'instant, les SRADT évoquent pour la plupart la nécessité de lutter contre les changements climatiques et l'obligation pour la France de respecter son engagement de Kyoto, il n'en est rien pour les SRIT dans lesquels l'effet de serre est complètement absent.

C. Au niveau LOCAL

La révision des PDU et du POS-PLU dans le cadre de la loi SRU offre l'occasion de mentionner la lutte contre le changement climatique comme étant un véritable objectif. Il s'agit de s'engager sur des objectifs de réduction des GES avec les principales mesures associées et un calendrier prévisionnel et donc de mettre en place ou d'accélérer les projets de réduction des déplacements motorisés.

⁶ Voir : http://www.projetdeterritoire.com/spip/dossier.php3?id_rubrique=14

Pour les transports de personnes et afin de réduire la place de la voiture en ville, il s'agit de :

- Créer des zones de circulation restreinte et à vitesse limitée. Par exemple, dans les communes, développer des aires piétonnes et des zones 30.⁷
- Poser les conditions du stationnement résidentiel, commercial et institutionnel qui influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Le stationnement central doit être réservé aux résidents (pour leur éviter de déplacer inutilement leur voiture pendant la journée) et éventuellement aux clients des commerces centraux et de proximité pour une durée limitée.
- Renforcer l'offre de transports alternative à la voiture pour qu'elle devienne efficace et de qualité : favoriser l'usage des transports collectifs (bus, métros, tramways, etc.) par la création de lignes et de couloirs réservés. Ces transports doivent présenter une cohérence entre eux (horaires, cadencements, plateforme multimodale) de manière à les rendre plus attractifs. Aux carrefours, il est important de systématiser pour ces modes de transport, la priorité de circulation et cela de manière sécurisée. Il faut si possible élargir les couloirs de bus existants à 4m50 afin de garantir une bonne cohabitation entre les bus, les taxis, les vélos et les rollers et refuser de les ouvrir à des modes de déplacement polluants comme les deux roues motorisés.
- Développer la pratique du vélo. Véritable mode de déplacement, il offre de nombreux avantages sociaux et environnementaux⁸. Il faut plus d'aménagements cyclables et rollers sécurisés, continus et cohérents (bandes et pistes cyclables, sas vélos et priorité aux carrefours, contre-sens vélos, jalonnement d'itinéraires avec panneaux indicateurs de distances) mais également augmenter leur offre de stationnement⁹. Rappelons qu'avec l'argent de 5 km de rocade urbaine, on couvre une grande ville d'un réseau complet d'aménagements cyclables¹⁰.

Pour l'organisation des transports de marchandises en ville, le développement de plate-formes multimodales de livraison s'impose ainsi que la revitalisation d'anciennes lignes ferroviaires et le développement des ports maritimes et fluviaux.

Au niveau des pôles urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain est devenue prioritaire. Plus ces pôles sont denses moins ils consomment d'énergie/habitant pour les transports. Les possibilités d'extension spatiale sont encore considérables et l'offre de terrains constructibles reste très forte dans la plupart des régions. Il faut revenir à des centres urbains plus denses, où les distances parcourues par chaque habitant seraient plus courtes. Il est donc primordial de réviser les différents types d'occupation du sol et les surfaces nouvellement constructibles (PLU). La limitation des équipements publics (centres administratifs, écoles, hôpitaux, etc.) et des grands projets commerciaux, ludiques (multiplexes), voire industriels, sur des zones périphériques et/ou non desservies correctement par les transports publics est donc un aspect essentiel d'une politique de réduction des déplacements automobiles.

D. S'engager dans une approche globale et territoriale (de type Agenda 21 local ou Plan Climat Territorial, PCT)

Le précepte « *agir localement, penser globalement* » peut constituer un cadre et un angle d'attaque judicieux pour impulser dans les territoires une politique de transports soutenables.

⁷ Voir la fiche du CERTU sur les zones 30 www1.certu.fr/catalogue/scripts/pur.asp?title_id=203&lg=0

⁸ Voir le site Internet de la Fubicy : www.fubicy.org

⁹ Voir à ce sujet la fiche du CERTU : www.mdb-idf.org/dossiers/stationnement-velo/stationnement-certu.pdf et l'extrait de la revue *Vélocité* n°59 (novembre-décembre 2000) éditée par la FUBicy.

¹⁰ Dossier de presse de la Fubicy et al. pour la semaine de la mobilité, septembre 2005.

Tout en s'appuyant sur les outils et les législations déjà existantes (CPER, contrats d'Agglomérations, contrats de Pays, PDU, SCOT, etc.), les collectivités souhaitant réduire significativement leurs émissions de GES, peuvent s'engager dans de vrais projets de territoire globaux et intégrés (Agenda 21 local, PCT, Contrats ATEnEE, etc.).

L'Agenda 21 local correspond à un projet répondant aux principes et objectifs du développement durable. Il s'agit à la fois d'un programme politique et stratégique et d'un plan d'actions concrètes. Il est établi en concertation avec la population et l'ensemble des acteurs du territoire.

Créés en mai 2002, les contrats ATEnEE proposent à des territoires de projet un accompagnement organisationnel, technique et financier pour conduire et renforcer leurs politiques environnementales et énergétiques.

Les Plans Climat Territoriaux (PCT) constituent une tête de chapitre du Plan Climat national adopté en juillet 2004. Ils ont pour but de mettre en oeuvre un plan d'actions concrètes (mesures et moyens) afin d'atteindre un objectif de réduction de GES.

Pour toutes ces démarches, un certain nombre de points primordiaux doivent être respectés :

- La volonté politique exprimée par les élus doit être forte et omniprésente. Des moyens financiers et humains sont nécessaires.
- Un diagnostic (bilan carbone) doit être réalisé pour mieux connaître les émissions de son territoire, aider à définir des objectifs explicites et des mesures concrètes.
- Un processus de suivi / évaluation doit être mis en place.
- Enfin, il est impératif d'impliquer la population et l'ensemble des acteurs du territoire.

Sur ce dernier point fondamental, la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable, adoptée en juin 1992, déclare que « *la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens* » (principe 10). Aujourd'hui, plusieurs possibilités sont offertes en terme de démocratie locale grâce notamment à la convention d'Aarhus et à la loi Démocratie de proximité. Cette dernière vise notamment à favoriser la concertation avec la population et prévoit l'institution obligatoire de conseils de quartier dans les villes de plus de 80 000 habitants et facultative dans celles entre 20 000 et 79 999 habitants. Ces conseils ont un rôle consultatif et d'initiative, sans pouvoir de décision.

Enfin, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales précise les nouveaux transferts de compétences qui ont été pour la plupart effectifs à compter du 1er janvier 2005. Les modalités de démocratie directe tournent autour de deux modalités principales totalement inédites :

- le référendum local décisionnel (alors qu'il n'était jusqu'ici que consultatif). Toutes les collectivités peuvent désormais soumettre à la décision de leurs électeurs un projet de texte (acte ou délibération) par référendum décisionnel local (nouvel art. 72-1 de la Constitution). Un référendum peut donc être organisé afin de consulter les citoyens sur toutes les affaires de la compétence des collectivités. Le projet soumis à référendum local est adopté si la moitié au moins des électeurs inscrits a pris part au scrutin et s'il réunit la majorité des suffrages exprimés.
- le droit de pétition des citoyens. Il est inscrit dans la Constitution (art. 72-1). Les électeurs des collectivités peuvent donc demander d'inscrire à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante (exemples : conseils municipaux, généraux, régionaux...) une question relevant de ses compétences.