



## Projet de Loi

Il a semblé intéressant de placer ici, en pense-bête, les attendus du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, en tant que tel.

PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE.

de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

(EXTRAIT)

Chapitre III

Transports

Section 1

Dispositions relatives aux objectifs

Article 9

I. – La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. À cet effet, il sera établi avant la fin de l'année 2009 une cartographie des points de saturation du réseau, actuels et prévisibles à l'horizon 2020, dans le domaine ferroviaire. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement des riverains. Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

• de la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces objectifs, il pourra en outre être fait appel à la procédure de la collectivité chef de file prévue par le cinquième alinéa de l'article 72 de la Constitution.

II (nouveau). – L'État met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'État dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de cette étude au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi.

François-Michel LAMBERT

Jonction

« Pour une mobilité durable en PACA, le principal défi porte sur la capacité à capter, traiter et transmettre toutes les informations qui permettront :

- aux acteurs publics d'agir en conséquence (modification de l'offre, de la tarification, des autorisations de circulation, ...)
- aux particuliers de faire le choix (report, annulation, changement de mode, ...) le plus adapté à leur besoin de déplacement
- aux entreprises d'optimiser leurs organisations (production, stock, modes de transport, ...) et leurs offres (délai, coûts, substitution, ...)

Gilbert LIEUTIER

Conseil en déplacements urbains.

« Pour moi le défi premier est la prise en compte des besoins réels des individus : se déplacer et pas forcément "circuler", assumer sa mobilité en toute sécurité (et agréablement si possible)

Jean-Claude JUAN

Organiser une nouvelle répartition mondiale du travail afin de minimiser le besoin de déplacements des hommes et des biens, lesquels seront satisfaits par des modes de transport plus économes en consommation énergétique ou utilisant des énergies alternatives.

Olivier DOMENACH

Jonction Etudes Conseil

« Réduire la capacité réelle laissée aux voitures pour éviter l'augmentation des flux et développer des transports publics en site propre afin d'améliorer leur qualité de service, changer les comportements de mobilité des citoyens pour contenir le nombre de déplacements d'une part et d'autre part modifier le partage modal en favorisant la marche à pied pour les déplacements de moins de 3 km et le vélo jusqu'à 10 km. Dans le même temps, augmenter régulièrement le prix de l'essence, développer le stationnement payant et les péages urbains... Ce sont des défis car politiquement ce n'est pas facile. »

Odile CALVET

- Des horaires concordants avec les sorties de cours lycéens ; des sens uniques avec pistes cyclables pour trajets en vélo impossible actuellement entre Puylard Venelles, Aix
- une gare à VENELLES, Puylard, la Calade pour rejoindre Marseille
- un réseau proche bus plus dense
- Des tarifs et des horaires intéressants pour les déplacements des classes primaires des écoles hors centre ville Aix
- Du carburant plus cher... etc. »

Daniel BERINGER

« Que n'importe quel usager à partir de 12 ans puisse se déplacer en vélo en tout point du territoire dans les conditions de confort et de sécurité identiques à ce qui est offert aux automobilistes. »

ATMO PACA

« Organiser des modes de déplacements qui n'obèrent pas l'avenir : utilisation d'énergie renouvelable, usage de l'espace (construction des routes, voies ferrées...) non traumatisant pour les paysages et intégré (urbain, rural), des émissions polluantes tendant vers zéro... »

## Réponses à la question : Les défis de la mobilité durable, pour vous, c'est quoi ?

Pour cela l'accessibilité automobile aux noyaux urbains doit strictement être maîtrisée, réduite au strict nécessaire, utile à la maîtrise selon les espaces ou selon des critères de coût (péage et stationnement) doit s'ajouter et se développer la maîtrise selon l'efficacité économique et sociale de l'usage : limitation de l'accessibilité à un nombre limité "d'autorisés" dont la légitimité doit être fondée, justifiée démocratiquement : résidents, livraisons, etc. ...

Dans une ville libérée de l'excès automobile toutes les mobilités deviennent aisées, durables ; c'est ce qu'on observe déjà dans de nombreuses villes en Europe

Cette mobilité durable est ensuite confortée par un urbanisme qui n'est plus induit, alors, par la logique automobile »

En conséquence : un aménagement du territoire qui limite les déplacements : des télécommunications qui réduisent les besoins en déplacement sans réduire la mobilité des échanges entre personnes, des consommations qui privilégient les productions locales pour éviter les transports routiers et autres, des contraintes sur les transports afin de limiter leur usage inutile »

ATMO PACA

« Capacité à développer des moyens de transports urbains, périurbains, nationaux et internationaux, ayant un impact environnemental faible tant dans la conception de ces transports que dans leur utilisation quotidienne. »

Jacques MOLINARI

« On ne peut traiter de "mobilité durable" indépendamment de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, trop longtemps dissociés de l'équipement.

L'espace français et, plus particulièrement, sa façade méditerranéenne, pâtissent gravement des effets d'une loi de décentralisation aussi irréfutable que précipitée en ayant démultiplié les centres de décision sans en avoir mesuré les conséquences. Le mitage résidentiel et la dispersion de zones d'activités (adossées au seul réseau routier) qui en résultent engendrent une consommation irréversible de l'espace et, corrélativement, une inflation non durable des déplacements et des transports.

Y remédier passe par la maîtrise de l'espace, laquelle ne peut se concevoir sans un retour de l'État disposant d'instruments de planification devant largement dépasser des cadres institutionnels existants (communes, départements, régions) et s'inscrivant même dans un contexte transfrontalier et international. »



## Quelques chiffres

Provence Alpes Côte d'Azur : Etat des émissions comparées des activités de transports avec les autres activités

| Activité                             | 1990       | 2000        | 2005           | 2006       | 2007        | 2008       | 2009      | 2010      | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|------------|-------------|----------------|------------|-------------|------------|-----------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Agriculture, sylviculture et pêche   | 14 038 860 | 13 274 621  | 409 114 671    | 381 187    | 146 088 978 | 1 414 420  | 883 353   | 646 429   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Production et distribution d'énergie | 17 330 537 | 25 355 612  | 11 834 259 172 | 44 284 086 | 9 838 313   | 1 443 141  | 733 362   | 617 518   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Industrie et traitement des déchets  | 11 574 028 | 115 597 081 | 16 130 567 856 | 26 785 030 | 23 907 050  | 12 250 596 | 2 881 697 | 971 722   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Résidentiel et tertiaire             | 5 956 467  | 83 470 993  | 7 454 359 147  | 2 623 405  | 11 322 634  | 1 232 481  | 1 115 571 | 1 039 031 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Transports non routiers              | 14 478 033 | 3 007 614   | 368 936 771    | 10 925 129 | 1 800 931   | 425 314    | 380 300   | 354 990   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Transports routiers                  | 66 029 916 | 186 684 596 | 11 193 623 057 | 2 034 358  | 36 423 104  | 8 311 007  | 6 037 554 | 4 774 411 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| TOTAL                                | 72 523 904 | 314 951 772 | 46 051 201 219 | 85 003 823 | 111 157 834 | 18 875 435 | 9 581 583 | 3 629 660 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

Source : Inventaire ATMO PACA 2004

Vente de produits pétroliers. Ventes annuelles de supercarburants et de gazole par département en PACA (2004-2007)

| Produit                 | 2004    | 2005    | 2006    | 2007      |
|-------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| Super carburant Total   | 47 381  | 522 521 | 44 434  | 187 352   |
| Alpes de Haute-Provence | 47 381  | 522 521 | 44 434  | 187 352   |
| Alpes-Maritimes         | 376 721 | 415 643 | 369 701 | 438 811   |
| Bouches-du-Rhône        | 310 382 | 126 596 | 690 827 | 1 147 763 |
| Hautes-Alpes            | 42 982  | 99 141  | 39 507  | 38 910    |
| Var                     | 348 975 | 574 562 | 335 964 | 381 629   |
| Vaucluse                | 174 475 | 415 385 | 164 861 | 423 402   |

Source : CDP (Comité Professionnel du Pétrole)

## Emissions de Gaz à effet de Serre

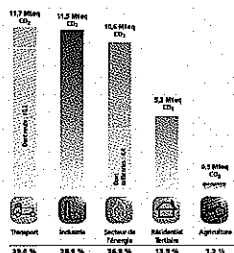
(Plaquette Observatoire Régional de l'Energie Provence-Alpes-Côte d'Azur Edition 2007)

Seule l'utilisation des combustibles fossiles – responsables de plus de 80 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en France – est prise en compte dans ce bilan. Les autres émissions issues des procédés industriels, des exploitations agricoles, de même que les puits de carbone des forêts, n'y sont pas intégrées.

Ainsi, uniquement trois gaz parmi les six (voir encadré) sont concernés lors de la combustion d'énergies fossiles : le CO<sub>2</sub>, le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O.

Bilan des émissions\* : 39,9 Mteq CO<sub>2</sub> [millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>] soit 8,4 tonnes par habitant<sup>(1)</sup>

Les émissions de gaz à effet de serre sont équivalentes à celles de l'année 2004 après une augmentation en 2005 de 2,3 %. Les émissions totales liées aux combustibles fossiles représentent environ 10 % des émissions nationales de ce secteur. Le CO<sub>2</sub> représente 99 % des émissions de GES issues de l'utilisation d'énergies fossiles dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



Le CO<sub>2</sub> est le 8<sup>ème</sup> des GES (Gaz à Effet de Serre) : les autres sont le méthane (CH<sub>4</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), les hydrocarbures volatils (HAP), les perfluorocarbures (PFU) et l'hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>).

La part des combustibles fossiles est la CO<sub>2</sub>, le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O. Les autres sont le méthane (CH<sub>4</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), les hydrocarbures volatils (HAP), les perfluorocarbures (PFU) et l'hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>).

\* Données brutes, non corrigées des effets climatiques.  
(1) En France, 6,5 le CO<sub>2</sub> par habitant sont émis lors de l'utilisation de combustibles fossiles. Source : CITEPA 2004.

## Quelques données de cadrage (COMite Opérationnel Iret- juin 2008)

Les chiffres clés des scénarios de trafic en 2012

- 25% de croissance de la part des modes non routiers représentant 17,5 GT\*km
- cette croissance serait assurée à 85% par le ferroviaire et à 15% par le fluvial
- le ferroviaire augmenterait de 45 % et le fluvial de 30 %
- la croissance du ferroviaire serait tirée par le transport combiné avec un doublement des trafics (+9 GT\*km), par les autoroutes ferroviaires (+3,8 à 5,5 GT\*km) et par les trains complets (+ 4,7 GT\*km). Le lotissement serait stabilisé à son niveau actuel.
- la croissance du fluvial serait tirée par le trafic conteneurisé (triplé d'ici 2012).

|                               | 2005  | 2012  | Croissance % | 2005  | Croissance % |
|-------------------------------|-------|-------|--------------|-------|--------------|
| <b>Ferroviaire</b>            |       |       |              |       |              |
| Autoroutes ferroviaires       | 0,05  | 3,8   | 7600         | 5,5   | 11000        |
| Combiné                       | 0,10  | 1,0   | 1000         | 1,0   | 1000         |
| Conventionnel trains complets | 18,30 | 22,90 | 26           | 22,90 | 26           |
| Conventionnel voyageurs       | 12,80 | 13,80 | 8            | 13,80 | 8            |
| <b>Fluvial</b>                |       |       |              |       |              |
| Combiné                       | 0,57  | 1,70  | 198          | 1,70  | 198          |
| Vitres                        | 2,10  | 2,70  | 29           | 2,70  | 29           |

Quant aux émissions de transport de fret, elles s'élèvent aujourd'hui à 35 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> dues elles aussi en quasi-totalité à la route.

|             | 2005      | 2012 | Evolution |
|-------------|-----------|------|-----------|
| Ferroviaire | 41        | 12   | -70 %     |
| Fluvial     | 1         | 1    | 0 %       |
| Total       | 340 GT*km | 100  | -71 %     |

Source : Rapport de P. Raulin - rapport du CAS sur le transport routier de marchandises. Pour la route, les trafics sont ceux de PL de 3,5 T et plus.

## Les chiffres clés du transport ferroviaire, selon rapport P. Raulin

2006 : Trafic de 41 GT\*km

2012 : trafic de 58,5 GT\*km, +45 % de croissance, +17,5 GT\*km

Doublement des trafics du combiné, trafics d'autoroutes ferroviaires entre 3,8 et 5,5 GT\*km

## Les chiffres clés du transport combiné

2007 : 9 GT\*km, 143 sillons/jour

2012 : 18 GT\*km, doublement des trafics (+12% par an) 200 sillons/jour (+42%)

## Les chiffres clés des ports

384 Mt de trafic, part de marché en baisse

41 Mt de trafic conteneurisé, part de marché en forte baisse

Part des dessertes massifiées estimée à 15 % : objectif de doublement.

## Les chiffres clés du transport fluvial

2006 : 8 GT\*km

2012 : 10,5 GT\*km, +30 %, un trafic de conteneurs multiplié par 3 et à 80 % d'origine portuaire.

|             | 2006 | 2012 | Croissance % | 2006 | Croissance % |
|-------------|------|------|--------------|------|--------------|
| Ferroviaire | 41   | 12   | -70          | 12   | -70          |
| Fluvial     | 8    | 10,5 | 30           | 10,5 | 30           |
| Total       | 49   | 22,5 | -54          | 22,5 | -54          |

## BIBLIOGRAPHIE / SOMMAIRE / REFERENCES SITES

• NEEDDAT : [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Vous pourrez trouver les dernières nouvelles sur les transports et les infrastructures, le Grenelle de l'Environnement, les transports intelligents.

• Sur le site [www.legrenelle-environnement.fr](http://www.legrenelle-environnement.fr), vous trouverez les

rapports des Comités opérationnels du Grenelle, et notamment :

- le Comité Opérationnel sur le Fret (COMOP 5) ;  
- le Comité Opérationnel Transports urbains et péri-urbains (COMOP 7) ;

([http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/IMG/pdf/rapport\\_final\\_comop\\_7.pdf](http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/IMG/pdf/rapport_final_comop_7.pdf)) Engagements du Grenelle affectés au COMOP « transports urbains et péri-urbains »

• [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

• Paul TERRIEN : Qu'attendent les pôles de compétitivité du PREDIT 7 in « Du PREDIT 3 au PREDIT 4 - Atelier « Les pôles de compétitivité Transports et le PREDIT 4 - 7 mai 2008. Voir sur [www.predit.prd.fr/predit2/document/Fofo](http://www.predit.prd.fr/predit2/document/Fofo)

Région

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

Éditeur : Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

27, rue Périer - 13203 Marseille Cedex 9

Tél. 04 91 00 32 56 - Site : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

Directeur de la publication : Jean-Louis AMATO, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche - Marseille au 04 91 15 72 72



Décembre 2008

## Spécial Colloque

LES DÉFIS DE LA  
MOBILITÉ DURABLE  
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

Journée colloque du 2 décembre 2008

World Trade Center  
Immeuble CMCI  
2 rue Henri Barbusse  
Marseille 1<sup>re</sup>

Programme disponible  
sur le site internet :  
[www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

numéro