



## Relevé de la première partie de la table ronde

### 2- Programmes « Mobilité et transports »

#### Les enjeux

Le secteur des transports est responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet de serre en France depuis 1990 :

- ses émissions de CO<sub>2</sub> ont atteint 139.5 Mt en 2005, soit une hausse de 18 % par rapport à 1990. La route représente plus de 90 % des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports. 83 % des déplacements de personnes et 86 % des transports de marchandises empruntent en effet ce mode.

Une rupture est indispensable : changement radical de stratégie avec une priorité absolue au rail et aux voies navigables pour les nouvelles infrastructures.

Objectif : baisser de 20 % les émissions dans les 12 ans.

#### Mesures opérationnelles

##### 1. Routes

Les nouvelles infrastructures routières et autoroutières seront limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon sens.

##### 2. doubler les réseaux de lignes à grande vitesse (LGV)

- 2000 kilomètres de Lignes à Grande Vitesse supplémentaires lancées d'ici à 2020, étude de 2500 kilomètres supplémentaires à plus long terme
- Ce programme de LGV fera l'objet d'une concertation (en prenant en compte l'impact sur la biodiversité), d'une négociation d'ici l'été 2008 avec les collectivités territoriales en particulier les régions : priorités, tracés, alternatives à la grande vitesse, clef de financement, avec en tout état de cause un effort de l'Etat de 16 Mds €

### **3. Augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici 2012**

- Libération de sillons au profit du fret et nouvelles lignes dédiées à priorité fret et mise en place d'une autorité de régulation
  
- **Promotion du transport combiné.**
  - Mise en place de trains longs sur les deux axes Nord – Sud.
  - Développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux.
  - Ouverture des sillons aux opérateurs du combiné.
  - Renouvellement du système d'aide au combiné.
  
- **Création d'autoroutes ferroviaires**
  - Suppression à terme des trajets routiers longue distance (> 500 km) des camions en transit, en particulier le trafic international. Lancement du programme des autoroutes ferroviaires consistant à faire transporter les camions par les trains.
  - Mise en place des deux premières grandes lignes Nord Sud-ouest et Nord Sud-est. Objectif 2020 : 2 millions de camions transférés soit environ 50 % du trafic. Expérimentation sur la ligne Perpignan Luxembourg.
  - Conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 minutes. 50 millions d'Euros de financement public seront consacrés aux infrastructures et 50 millions aux plates-formes de fret
  - Mobilisation d'un prêt long terme : 800 millions d'Euros pour l'achat du matériel adapté.
  
- Soutien du projet CAREX (TGV Fret), prenant en compte les engagements de La Poste.

### **4. Mise à niveau du réseau existant**

A côté de l'effort des régions, la contribution annuelle de l'Etat et des établissements publics sera accrue de 400 millions d'euros  
= multiplication par 2,5 par rapport à 2004.

### **5. Transports urbains et périurbains**

- 1500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de Km parcourus par les usagers. Coût des investissements d'infrastructures estimé par le GART : 18 milliards d'Euros. Soutien de l'Etat demandé : 4 milliards d'Euros.

- Ile-de-France : 70 % des transports se font de banlieue à banlieue. Lancement d'un projet de rocade structurante par un métro automatique autour de Paris (projets Métrophérique ou Arc Express), concertation avec l'autorité compétente. Prolongement d'Eole vers la Normandie et amélioration de la ligne 13.
- DOM-COM : mise en place prioritaire des schémas de transports collectifs.

Ce programme fera l'objet, d'ici fin 2008 d'une négociation avec les autorités organisatrices de transports et plus globalement avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées : définition du programme, des modalités de soutien de l'Etat et des compétences des autorités organisatrices (transport de marchandises, stationnement, etc ...).

## **6. Mise en place ou amélioration de l'intermodalité des différents modes de transports (TER, parking de délestage, vélos, bus périurbains).**

- Coordination entre les autorités organisatrices, les agglomérations, les régions, les départements, l'Etat pour aboutir à une harmonisation des titres de transport.

## **7. Réduction massive des émissions du transport aérien (50 %)**

- Soutien du progrès technologique et de l'effort de recherche (ACARE) :
  - réduction des consommations unitaires et des nuisances des appareils. Réduction d'ici 2020 de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de CO<sup>2</sup> par les programmes de recherche
  - réduction des émissions d'oxyde d'azote NO<sub>x</sub> (de 80 % à l'horizon 2020) ;
  - réduction du bruit de 50 % (moins 10 dB par mouvement) ;
- Renouvellement accéléré des flottes : 20 % des appareils les plus anciens sont responsables de 60 % des émissions.
- Modernisation du contrôle aérien par la mise en place du ciel unique européen : 200 millions d'Euros d'investissement français sur 7 ans dans le programme SESAR (sur un total de 2,1 milliards d'Euros)
- Optimisation de la circulation aérienne (croisière montante, descente continue)
- Programme opérationnel d'optimisation de l'exploitation des dessertes d'aéroports.
- Réduction des temps d'attente et de roulage des appareils : objectif de réduction d'Aéroports de Paris de 10 % soit une économie de 10 000

tonnes de CO<sub>2</sub>. Réduction des émissions par l'équipement accéléré des aéroports en véhicules propres.

- Production et utilisation d'énergies renouvelables sur site (notamment par géothermie) : objectif aéroport de Paris réduction de 20 % en 2010 et de 40 % en 2030 des consommations énergétiques par passager.
- Infrastructures aéroportuaires : la création de nouvelles infrastructures doit correspondre à un déplacement de trafic pour des raisons environnementales.

## **8. Programme de développement du transport maritime et fluvial**

### **Transport fluvial**

Lancement du projet de canal Seine Nord Europe pour 4 Milliards d'Euros. Objectif : 4,5 Milliards de tonnes\*km reportés sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Préparation du débat public sur la liaison Saône Moselle :  
Comité opérationnel à mettre en place avec Voies navigables de France, l'Etat, les régions, les transporteurs routiers, les logisticiens, les industriels.

Renouvellement du plan d'aide à la modernisation de la batellerie.

### **Autoroutes maritimes :**

- Programme de développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France – Espagne) et la Méditerranée (France – Italie, France - Espagne)

### **Améliorer et aménager l'utilisation des voies existantes.**

Comités de pilotage à mettre en place avec les opérateurs, les autorités ferroviaires, les utilisateurs, les voies d'eau, afin d'améliorer les modes alternatifs et leur combinaisons grâce notamment au transport combiné, aux interfaces notamment portuaires.

## **9. Véhicules particuliers**

La moyenne des émissions du parc automobile français est de 176 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif fixé par le groupe de travail : passer 176 à 130 g à l'horizon 2020.

- Soutien de la France au durcissement de la réglementation communautaire des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs commercialisés (120 g contre 130 g dans les conditions actuelles).
- Mise en place d'une éco-pastille à vocation annuelle sur les nouveaux véhicules avec bonus-malus, le système étant autofinancé. Les bonus-malus sont calculés sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de particules.
- Soutien de l'Etat à la construction d'un marché des véhicules hybrides et électriques par l'orientation systématique de la recherche, par les avantages fiscaux aux voitures électriques et par la mise en place de commande publique massive de l'Etat et des différents établissements publics (5000 en 2008).
- Aide au renouvellement du parc : étude d'une aide de l'Etat permettant le renouvellement du parc au profit des voitures les moins polluantes, dont les critères en matière de CO<sub>2</sub> et de particules seront renforcés chaque année (modalités à déterminer par un groupe de travail).
- Comportement : définition d'un programme d'éco-conduite nationale. C'est le modèle de La Poste : 60 000 agents – gain : 15 %. Expérimentation de voies réservées sur les autoroutes, les entrées, les agglomérations, pour les transports collectifs, le co-voiturage et les taxis ainsi que la mise en place éventuelle d'une réduction de la vitesse des véhicules.

## **10. Mécanismes incitatifs**

- Mise en place des mécanismes incitatifs. Instauration d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé. Objectif : mise en place effective en 2010. Modes de compensation via divers mécanismes et reprise en pied de facture. Affectation de cette ressource aux infrastructures ferroviaires (AFITF). Demande de révision de la directive eurovignette en vue d'une meilleure intégration des coûts environnementaux.
- Intégration du transport aérien dans le système européen d'échanges des permis d'émission.
- Etude de la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsque existe une alternative ferroviaire de même qualité : taxe sur les rotations, ou sur les passagers, ou sur le kérosène.
- Accroissement des programmes dédiés à la recherche.

## **11. Comités opérationnels - évaluation et suivi**

Des comités opérationnels comprenant tous les partenaires du secteur concerné seront installés mi-décembre.

- Transports ferroviaires longue distance : Etat, régions, RFF, SNCF, départements.
- Transports urbains et périurbains : Etat, GART, AMG VF, ARF, collectivités territoriales organisatrices de transport.
- Autoroutes ferroviaires et transport combiné : Etat, RFF, Régions, opérateurs publics et privés, transporteurs routiers, entreprises utilisatrices du fret ferroviaire.
- Autoroutes maritimes.
- Transport aérien écologique.
- Eco-pastille et renouvellement du parc automobile.

Mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi.

Points d'étape en 2008 : juillet, novembre.