

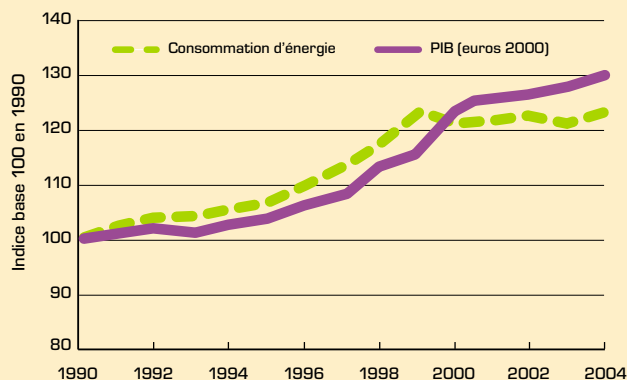


### INDICATEUR PHARE

#### Consommation d'énergie totale des transports

#### CONSUMMATION D'ÉNERGIE TOTALE DES TRANSPORTS ET PIB

Source : Observatoire de l'énergie, INSEE



Pour plus d'information, consulter la brochure "Indicateurs" pages 10 et 11

### ► CONTEXTE

Notre croissance économique, ainsi que nos modes de vie sont très consommateurs de transports. Or, les transports sont sources d'un certain nombre de nuisances. Les transports sont en France à l'origine de 28 % des émissions de gaz à effet de serre et dépendent du seul pétrole pour 97 % de l'énergie qu'ils utilisent.

En France, les consommations énergétiques dues aux transports ont crû de manière importante entre 1990 et 2001, mais cette croissance s'est nettement ralentie depuis 2002. On observe même une diminution de la circulation automobile et de la vente des carburants routiers pour la première fois depuis 32 ans, tandis que les secteurs aérien et maritime ne cessent de croître.

En 2005, c'est le train qui a le plus fort taux de croissance, devant la route et l'avion.

La problématique des transports s'exprime aussi au travers d'un enjeu fort de sécurité, et pour le transport sur route par des enjeux de sécurité routière. Entre juillet 2002 et juillet 2006, cette priorité nationale a ainsi permis de réduire de 39 %<sup>12</sup> le nombre de personnes tuées sur la route.

<sup>12</sup> MTETM - Sécurité routière : bilan de l'accidentologie de l'année 2005.

<sup>13</sup> 150 g de CO<sub>2</sub>/km en 2004 contre 161 pour l'Europe des 15.

<sup>14</sup> En 2005, les constructeurs avaient pour leurs ventes européennes les résultats suivants : Fiat 145 g, PSA 145,6 g, Renault 148 g, GM 157,6 g, Toyota 159 g, Ford 161,7 g, Volkswagen 162,1 g, Daimler 178 g et BMW 186 g.

<sup>15</sup> Majoration du prix du certificat d'immatriculation indexée sur les émissions de CO<sub>2</sub> depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006, étiquette CO<sub>2</sub> sur tout véhicule particulier neuf depuis le 10 mai 2006, renforcement du crédit d'impôt à l'achat de véhicules propres, modulation de la taxe sur les véhicules de sociétés en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, limitation de la déduction, au plan fiscal, des dotations aux amortissements et des loyers concernant les véhicules les plus polluants.

Il faut impérativement consolider ces tendances positives dans les années qui viennent.

De nombreuses actions ont été engagées depuis 2002 en vue d'encourager des transports plus propres et d'infléchir le comportement des entreprises et des citoyens. On peut citer :

#### Pour les transports individuels

► Le parc des automobiles neuves vendues en France a l'une des consommations et des émissions de CO<sub>2</sub> par km les plus faibles d'Europe : inférieure de 11 g CO<sub>2</sub>/km à la moyenne européenne<sup>13</sup>, et très inférieure à celle, par exemple, du Danemark (166), de l'Allemagne (173) ou de la Suède (198). Nos constructeurs nationaux sont dans le peloton de tête des vendeurs des voitures les moins polluantes<sup>14</sup>. Les voitures vendues par les constructeurs français en France (actuellement 145 g CO<sub>2</sub>/km) se rapprochent (diminution de 1 g/an) des objectifs fixés par l'Europe pour 2008 (140 g CO<sub>2</sub>/km) et 2012 (120 g CO<sub>2</sub>/km).

► Incitation pour le consommateur à se tourner vers des véhicules moins polluants<sup>15</sup>.

► Entrée en vigueur en 2006 des normes Euro IV pour les véhicules neufs.

► Programme de recherche visant à produire, d'ici 2010, un petit véhicule particulier attractif, économe et peu émissif en CO<sub>2</sub> et en polluants locaux.

► Sensibilisation des conducteurs par la généralisation des dispositifs de régulation automatique de vitesse et l'intégration au nouvel examen du permis de conduire de questions relatives à la conduite souple.



## Pour les transports collectifs

► La création de l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France**.

► Grâce aux actions menées en faveur du **service garanti** et d'une meilleure **sécurité** des voyageurs contre la délinquance, le taux de fréquentation des transports publics, qui avait baissé entre 2000 et 2002, remonte continûment et dépasse les niveaux de ces 10 dernières années.

► De nombreuses lignes de tramway, qui relèvent des collectivités locales, ont été inaugurées. Une aide de l'Etat aux transports collectifs de service public a été poursuivie. Le chèque transport instauré en 2006 rembourse une partie de l'abonnement et des tickets des transports publics.

► L'appel à projets pour la desserte ferroviaire rapide de l'aéroport de Roissy, Charles-de-Gaulle Express a été lancé à l'été 2006.

► La France est le pays d'Europe où le TGV est le plus développé depuis que Georges Pompidou a décidé, le 6 mars 1974, de la construction de la ligne nouvelle ferroviaire de Paris à Lyon. En 2006, pour la première fois, 3 chantiers de ligne TGV, très respectueux de l'environnement, sont ouverts en même temps<sup>16</sup>.

► En mai 2006, a été lancé un Plan de renouvellement du réseau ferroviaire classique de 1,8 milliard d'euros qui couvre les années 2006-2010.

► Le rapport du groupe de travail français sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre de l'**aviation civile** a conduit l'Europe à choisir l'intégration du secteur de l'aviation dans le système de quotas.

## Pour les transports de marchandises

► Le transport fluvial a fortement progressé depuis 2002 : + 81% pour les conteneurs, +13,2% pour le trafic général. Le projet du **canal Seine Nord** sera très prochainement lancé.

► **Port 2000 au Havre** a ouvert en mars 2006. Le projet Fos 2XL a été lancé à Marseille. La qualité de service des ports maritimes français s'est améliorée.

► Un effort particulier a été mené pour lutter contre les **pollutions maritimes**, après les naufrages de l'Erika et du Prestige. Les contrôles et les sanctions ont été durcis. Le fonds FIPOL<sup>17</sup> est passé de 150 millions d'euros à près d'1 milliard d'euros en 2005.

► Les **autoroutes maritimes** progressent : depuis janvier 2005 une ligne entre la France et l'Italie est ouverte. La commission intergouvernementale franco-espagnole pour lancer les appels d'offre a été installée en juillet 2006.

► Le **fret SNCF** a été doté de moyens d'investissement sans précédent (800 millions d'euros de l'Etat) pour qu'il puisse aligner ses prestations à ses clients sur les standards de qualité internationaux. L'ouverture à la concurrence, effective depuis le 1<sup>er</sup> mars 2006, permet à 8 nouveaux opérateurs de dynamiser le marché.



► L'**autoroute ferroviaire de plaine** (Perpignan-Luxembourg) a été lancée en décembre 2005 pour un démarrage au printemps 2007.

► Le chantier du tunnel ferroviaire sous les Alpes pour le Lyon-Turin se poursuit.

## Pour tous les modes et l'action sur la demande

► Objectif fixé à la SNCF et à la RATP de ne plus consommer de pétrole d'ici 20 ans.

► Plan biocarburants pour incorporer 10 % de biocarburants aux carburants routiers d'ici 2015.

► Débat public sur l'**axe Rhône-Languedoc**.

► Augmentation des moyens permettant l'**insonorisation des logements** situés à proximité des aéroports et des grands axes routiers.

► Deux instructions ayant trait au respect de l'environnement par le réseau routier.

► Environ 380 plans de déplacement "entreprise" ou d'établissement scolaire (PDE) ont été réalisés, dont 346 depuis 2002.

Malgré ces évolutions encourageantes, la prévision d'augmentation de trafic de 40 % d'ici à 2010 oblige l'Europe à promouvoir encore plus la maîtrise de la demande de transport et le développement de moyens de transport de plus en plus propres.

Il convient aussi de poursuivre la lutte contre les impacts négatifs des transports sur l'environnement, sur la santé et sur le cadre de vie. En la matière, il existe toujours un grand gisement de progrès.



<sup>16</sup> Perpignan-Figueras, Est (qui ouvrira en juin 2007) et Rhin-Rhône (lancée à l'été 2006). L'appel à projet pour le TGV Sud Europe Atlantique sera lancé à l'automne 2006.

<sup>17</sup> FIPOL : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.



L'ensemble des acteurs est concerné et doit pouvoir se déterminer en toute connaissance de cause : les citoyens à travers des débats publics conduits à l'occasion de projets d'infrastructures, les collectivités territoriales en disposant des moyens de mener localement une politique globale des transports, les entreprises et les consommateurs par des prix qui reflètent la totalité des coûts directs et indirects liés aux transports, la France et l'Union européenne au travers de l'investissement dans les grands équipements structurants.



**OBJECTIF GLOBAL** ► Veiller à ce que les besoins socio-économiques de transport correspondent à une mobilité souhaitée et que les systèmes de transport y répondent tout en minimisant leurs incidences dommageables sur l'économie, la société et l'environnement.

## ► S'ENGAGER

Afin d'atteindre des résultats mesurables, cet objectif global se décline à travers les huit objectifs stratégiques suivants :

### **II.B.1 Confirmer et amplifier la décorrélation de la croissance globale de celle des transports en agissant sur les conditions économiques et sociales**

- Encourager les entreprises, les collectivités locales et les administrations à évaluer l'impact sur les transports de leur choix d'implantation et/ou d'organisation.
- Mettre en place une politique de transparence et d'affichage des émissions de polluants et de gaz à effet de serre de chaque opération de transport.
- Renforcer, dans le cadre du Plan "infrastructures" de la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB), la réduction des impacts des grandes infrastructures terrestres sur la biodiversité, notamment par une meilleure prise en compte, en amont dès l'origine du projet, de la préservation des grands espaces naturels du territoire national.

### **II.B.2 Réduire les émissions de gaz à effet de serre en orientant les comportements vers une mobilité durable**

- Poursuivre les actions de sécurité routière sur la vitesse, qui ont permis d'apaiser la conduite des véhicules.
- Poursuivre le soutien par l'attribution de certificats d'économie d'énergie à la formation des professionnels de la route à la conduite économe.
- Faire évoluer la tarification des infrastructures pour prendre en compte les nuisances.

### **II.B.3 Réduire les émissions polluantes liées aux transports**

- Mieux prendre en compte l'impact sur la santé des infrastructures de transport :
  - Soutenir un objectif pour la norme Euro V en 2010 qui impose le filtre à particules pour toutes les automobiles diesel.
  - S'attaquer aux pollutions émises par les deux roues motorisés, qui deviennent tout à fait conséquentes malgré leur faible part dans le trafic.
  - Exiger des bus urbains une généralisation à terme du filtre à particules, alors qu'aujourd'hui seule la moitié du parc est équipée.
- Renforcer les mesures de régulation dans les zones à forte concentration de trafic.
- Continuer à promouvoir l'éco-conduite notamment en direction des jeunes.

### **II.B.4 Mettre en place un système de transport équilibré et de mobilité durable**

- Développer des modes de transport complémentaires à la route, notamment grâce à une amélioration de leur qualité de service et le financement public des infrastructures non routières par des dotations régulières à l'AFITF<sup>18</sup>.

#### **Transport de marchandises**

- Améliorer la qualité de service et la productivité des entreprises sur l'ensemble des maillons de la chaîne du transport (ports maritimes, fret ferroviaire, voie d'eau) pour se rapprocher, en termes de qualité, des standards de la logistique internationale.
- Fluidifier les échanges entre modes de transport de marchandises.
- Continuer à mettre en œuvre la politique des grandes infrastructures décidée au CIADT<sup>19</sup> de décembre 2003 et qui donne la priorité au transport non routier.
- Continuer le développement de lignes de ferroutage et obtenir des conditions d'une exploitation de qualité du transport combiné.
- Accompagner la croissance de la voie d'eau, en particulier sur les itinéraires à grand gabarit.
- Améliorer la structuration des dessertes de cabotage maritime.

#### **Modes de déplacements personnels**

- Poursuivre les chantiers de TGV prévus et CDG Express<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France.

<sup>19</sup> CIADT : Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire.

<sup>20</sup> CDG Express : Charles-de-Gaulle Express.

► Favoriser dans les agglomérations une politique globale d'urbanisme, de la localisation des activités, des déplacements et du stationnement. La bonne organisation des transports en ville doit rechercher une complémentarité satisfaisante entre les modes de transport individuels et les modes collectifs. Un intérêt particulier doit être porté à l'intermodalité ainsi qu'à l'accessibilité, la sécurité et la disponibilité des modes collectifs. Le partage de la voirie doit viser un équilibre établi après concertation avec les usagers et les riverains. Il faut amener chaque citoyen ou chaque acteur économique à faire des choix libres et rationnels, qui en même temps conduiront à l'optimisation de l'ensemble.

► Faire jouer la solidarité nationale pour soutenir certains projets locaux de transports collectifs de service public.

### **II.B.5 Atténuer les nuisances sonores dues aux transports et poursuivre les actions inscrites dans le Plan national d'actions contre le bruit de 2003**

► Accélérer l'insonorisation des logements soumis à un bruit excessif, situés au voisinage des grands aéroports, des points noirs bruit ou des zones urbaines sensibles, si nécessaire en augmentant encore la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

► Continuer la mise en œuvre de la directive sur le bruit ambiant, transposée en 2006 : afin d'établir une cartographie du bruit au voisinage des infrastructures terrestres les plus importantes et dans les principales agglomérations.

► Poursuivre le soutien à la recherche pour minimiser le bruit émis par les véhicules routiers, ferroviaires et de l'aéronautique.

### **II.B.6 Développer la concurrence dans les services de transport conformément à la législation européenne**

La France est à jour pour la mise en œuvre de la réglementation de la concurrence européenne existante dans tous les modes de transport. Une concurrence effective et régulée se développe.

► En particulier, on veillera à ce que l'ouverture complète du transport ferroviaire de marchandises à la concurrence depuis le 31 mars 2006 permette le développement d'une offre de prestations de bien meilleure qualité, respectant les standards de sécurité.

► La qualité des services portuaires est en nette augmentation. On veillera à ce que cette tendance se maintienne.

### **II.B.7 Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et réduire la dépendance au pétrole pour limiter les émissions de GES**

► Développer l'innovation, en particulier en s'appuyant sur l'Agence de l'innovation industrielle, et sur les 14 pôles de compétitivité actifs dans le domaine du transport ou de l'énergie.

► Actualiser, en 2007, le Plan véhicules propres et économes lancé en 2003.

► Poursuivre l'évolution du parc de véhicules vers des consommations plus basses prévues par l'engagement jusqu'à présent volontaire des constructeurs, qui a toute chance de ne pas être respecté au niveau européen, en envisageant la création d'un marché de quotas de CO<sub>2</sub>.

► Mettre en œuvre les chartes pour le développement du gaz naturel et de l'électricité dans les transports.

► Poursuivre la réalisation du Plan biocarburants 2003-2010.

► Poursuivre le soutien aux recherches sur la pile à combustible et l'hydrogène.

### **II.B.8 Améliorer les comportements de conduite pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route**

► Poursuivre les efforts menés en matière de sécurité routière : information, prévention et contrôle du respect des limitations de vitesse. En particulier, rectifier la situation des quelques départements qui dérivent.

► Continuer à promouvoir les limiteurs volontaires de vitesse.

► Intensifier l'action en direction des deux-roues motorisés et des jeunes.

► Améliorer les infrastructures et la signalisation.

► Maintenir les efforts en matière de prévention de l'alcoolisme au volant.

## **► AGIR**

Les actions à entreprendre s'inscriront dans des plans sectoriels et/ou les programmes d'actions déclinant ces huit objectifs stratégiques.

**Plans et politiques sectoriels**

**Programmes d'actions**



► Plan climat 2004-2012 adopté en juillet 2004 et révisé en octobre 2006

► Plan infrastructures de transports terrestres de la Stratégie nationale pour la biodiversité du 23 novembre 2005

► Plan véhicules propres présenté le 15 septembre 2003

► Plan bruit adopté le 6 octobre 2003

► Plan national santé environnement adopté le 21 juin 2004

► CIADT<sup>21</sup> du 18 décembre 2003 donnant une priorité budgétaire aux infrastructures non routières

► Politique de recherche et d'innovation conduite depuis 2003

### **N°3 Territoires**

**03.I.F** Les modes de transport alternatifs à la route pour les particuliers et les activités économiques..... p. **29**

### **N°6 Transports**

**06.I.A** Les comportements .... p. **60**

**06.I.B** La politique de développement de l'intermodalité ..... p. **61**

**06.I.C** L'aménagement des infrastructures ..... p. **62**

**06.I.D** La tarification et la gestion des infrastructures ..... p. **63**

**06.I.E** Les améliorations technologiques ..... p. **64**

Voir document "Programmes d'actions".

<sup>21</sup> CIADT : Comité interministériel d'aménagement du territoire