



# Conférence environnementale 2014



## *Table ronde « Transport et mobilité durables »*

Avec **EMMANUEL MACRON**, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, **SYLVIA PINEL**, ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, **ALAIN VIDALIES**, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, **MYRIAM EL KHOMRI**, secrétaire d'Etat chargée de la politique de la ville et **SEGOLENE ROYAL**, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Modérateur : **JEAN-MARC OFFNER**, directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine.

*Ce document de travail résulte des débats de la commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique réunie les 9 juillet, 24 juillet, 12 septembre, 19 septembre, 17 octobre et 12 novembre 2014.*

*Les actions et engagements du Gouvernement seront rendus publics en janvier 2015 dans le cadre de la Feuille de route pour la transition écologique.*





## SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET ENJEUX .....	5
1.1. <i>Contexte</i> .....	5
1.2. <i>Enjeux</i> .....	6
2. BILAN DES ACTIONS CONDUITES .....	9
2.1. <i>Les mesures législatives récentes dans le domaine de la mobilité</i> .....	9
2.2. <i>Les outils mobilisés</i> .....	10
3. VERS LA FEUILLE DE ROUTE 2015.....	13
<i>Objectif n° 1 : Maîtriser la demande de mobilité et encourager les déplacements écologiques</i> .....	13
<i>Objectif n° 2 : Mobiliser les acteurs institutionnels pour promouvoir les nouvelles mobilités et l'inter-modalité</i> .....	14
<i>Objectif n° 3 : Stimuler l'innovation technologique et la croissance verte dans les transports</i> .....	16
<i>Objectif n° 4 : Promouvoir une logistique durable</i> .....	18
<i>Objectif n° 5 : Assurer les moyens de financement des transports durables</i> .....	21
<i>Objectif n° 6 : Adapter les normes, les savoirs et les compétences pour une stratégie partagée de mobilité durable</i> .....	22





## 1. Contexte et enjeux

### 1.1. Contexte

Les systèmes de transport doivent permettre de satisfaire en toute sécurité les besoins diversifiés de mobilité des personnes et des biens, à un prix abordable, en tenant compte du coût de production - notamment salarial -, en incluant les externalités, en réduisant les nuisances environnementales directes et indirectes et les prélèvements de ressources, et en tenant compte des enjeux du changement climatique.

Les services de transport participent à la création de valeur et d'emploi et à la compétitivité des territoires. La France possède un atout économique grâce à un réseau de transport dense et efficace (routier, autoroutier, ferroviaire, aérien et maritime). Cet avantage compétitif doit être préservé en modernisant ce réseau

Le bon fonctionnement des systèmes de transport, leur fiabilité et leur résilience face aux risques constituent un facteur essentiel pour la solidarité entre les personnes et entre les territoires, en métropole et dans les outre-mer. La qualité et l'offre des transports contribuent à la qualité de vie et la santé publique des usagers, des populations et des travailleurs des transports.

Le secteur des transports<sup>1</sup> représente un poids considérable dans l'économie (18 % du PIB pour la dépense totale de transport et plus de 1,3 millions d'emplois). Les transports génèrent aussi des pollutions et des nuisances, comme la pollution de l'air, l'émission de gaz à effet de serre, le bruit, la consommation des espaces et des ressources non renouvelables. Ainsi, les transports représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre, 32 % de la consommation d'énergie en France, 60 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 56% par le transport routier), 17 % des émissions de particules (PM10) (dont 85% par le transport routier), cette part pouvant être dans certains cas nettement plus importante à l'échelle d'une agglomération. Au sein des transports routiers, les voitures particulières représentent, en 2012, 56% des émissions de CO<sub>2</sub>, 44% des émissions de NO<sub>x</sub> et 59% des émissions de particules (PM 10).

L'action publique en faveur d'une mobilité et de systèmes de transport durables s'inscrit dans les engagements de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique et le bruit, d'amélioration de l'efficacité énergétique, de promotion de l'activité physique, notamment des mobilités actives (marche, vélo...) Elle participe aux objectifs de compétitivité de l'économie et des territoires, de santé, de solidarité, d'emploi et de pouvoir d'achat. L'action publique s'inscrit également dans un cadre fixé, selon le cas, par subsidiarité, au niveau européen et/ou au sein d'organisations internationales comme l'OMI ou l'OACI ou de programmes

---

<sup>1</sup> Sources de ce paragraphe : Ministère de l'écologie, Commission des comptes des transports et chiffres-clés de l'énergie

internationaux comme le Programme paneuropéen OMS/ONU sur les transports, la santé et l'environnement.

## 1.2. Enjeux

Le caractère systémique des transports et de la mobilité est de plus en plus marqué. Offre et demande de transport s'influencent mutuellement : la mobilité interagit avec l'aménagement du territoire et l'occupation des sols, les activités économiques, sociales et les modes de vie, tout particulièrement en ville, mais également dans les liens entre les villes et les territoires. Les choix en matière de transport et de mobilité sont donc indissociables des politiques économiques et industrielles ainsi que d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement et nous invitent à nous questionner sur un modèle urbain intégré.

Par ailleurs, l'action publique doit porter une attention particulière à l'efficacité (énergétique, environnementale, sociale, économique, entrepreneuriale) des offres et des usages de transport de personnes et de biens, infrastructures, services et véhicules, mais aussi au développement de transports plus respectueux de la santé et de l'environnement. Des actions sont déjà engagées dans différents cadres sectoriels, car le recours à l'innovation technologique et organisationnelle est important mais il ne suffit pas. Il apparaît justifié de porter l'accent sur les leviers dépassant les approches traditionnelles, par mode, par technologie, par type de déplacements (voyageurs / marchandises, longue distance / trajets du quotidien, urbain / rural) à travers une approche systémique. Ces offres doivent également mieux prendre en compte les caractéristiques de personnes : situations de handicap, différents âges de la vie, situation socio-économique.

La transition énergétique constitue un axe structurant de l'action publique dans les transports, notamment au travers du cadre que constitue le projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte. Il importe d'accompagner les acteurs pour la mise en œuvre de ce cadre, en tenant compte des moyens de production énergétique des territoires.

Parmi les tendances susceptibles de marquer l'avenir, on relève l'incertitude sur l'évolution des prix de l'énergie, ce qui renvoie à la problématique de la précarité énergétique et de la précarité « mobilité ».

On peut également anticiper l'apparition de nouveaux métiers et la transformation des métiers actuels, avec la nécessité d'anticiper ces changements par la formation.

D'autres facteurs influencent fortement les politiques de mobilité : le développement de l'économie du partage, de l'économie de l'usage, la généralisation de nouveaux processus d'innovation ou de gouvernance par des méthodes collaboratives, la sensibilité des personnes aux conséquences de leurs choix vis-à-vis des enjeux du développement durable, le déploiement de la responsabilité sociale et environnementale dans l'offre de transport.

Le processus de la mondialisation avec les délocalisations/relocalisations des systèmes productifs, impacte également la demande de transport et l'offre industrielle. La réflexion doit être coordonnée avec l'établissement des règles d'encadrement européen des transports et leurs déclinaisons nationales.

Les principes suivants doivent guider l'action publique et privée en matière de mobilité durable.

### En ce qui concerne l'évolution des systèmes de transport

- Proximité (préférence pour le local)
- Innovation, expérimentation (technologique, sociale, des services, des usages...)

- Diversité et complémentarité des solutions de mobilité et des énergies
- Priorité à la rénovation (infrastructures) et à la gestion optimisée des capacités existantes
- Favoriser la complémentarité des modes de transports.

En ce qui concerne l'évolution des modalités de gouvernance

- Cohérence des politiques publiques (transports, énergie, environnement, territoires, social, urbanisme, aménagement, éducation, planification, santé, économie, industrie, handicap et accessibilité...), aux différents niveaux d'exercice
- Simplification, visant une meilleure efficacité pour l'environnement, les entreprises et les citoyens
- Nécessité de stabilité et prévisibilité du cadre légal et normatif au bénéfice des agents économiques
- Progressivité, adaptabilité, retour d'expérience
- Prise de « paquets » équilibrés de mesures pour en faciliter l'acceptation, adossés à des évaluations préalables, tant globales que sectorielles, des impacts sociaux, économiques et environnementaux







## 2. Bilan des actions conduites

### 2.1. Les mesures législatives récentes dans le domaine de la mobilité

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant **réforme ferroviaire** modifie en profondeur l'organisation du secteur afin d'augmenter son efficacité opérationnelle et d'améliorer sa performance économique, confirme le rôle et la place des régions en tant qu'autorités organisatrices de transport ferroviaire et donne la possibilité aux partenaires sociaux de négocier les modalités d'un cadre social commun pour l'ensemble de la branche. Cette réforme réaffirme la place de l'Etat stratège dans le système ferroviaire. Elle crée un groupe public industriel intégré, réunissant le gestionnaire d'infrastructure unifié et le transporteur historique avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. Les parties prenantes seront associées au devenir du système ferroviaire au sein d'un Haut Comité du système de transport ferroviaire rassemblant notamment élus, régions, entreprises, organisations syndicales et usagers.

La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour **l'accès au logement et un urbanisme rénové** vise à faciliter la construction et l'accès au logement, en favorisant la densification urbaine, en limitant l'artificialisation des espaces naturels et agricoles et l'étalement urbain, et donc les déplacements contraints, notamment pour les implantations commerciales dont les surfaces de stationnement consomment excessivement le foncier en périphérie des villes. Elle prévoit que les plans locaux d'urbanisme sont élaborés à l'échelle intercommunale.

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de **modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles** comprend des mesures portant sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont les compétences sont élargies sur l'auto-partage, le covoiturage, les modes actifs et la logistique urbaine, elle inscrit la dépenalisation du stationnement payant, et désigne la région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ».

La loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant **diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports** renforce la lutte contre les risques écologiques en obligeant les propriétaires de navires à les réparer ou à les désarmer au lieu de les abandonner, elle clarifie le régime de responsabilité civile en cas de pollution marine aux hydrocarbures ; elle étend les visites et les inspections des navires par les agents de l'Etat chargés de la sécurité maritime et elle aggrave les amendes en cas d'infraction ; elle crée le CEREMA et prévoit l'organisation d'une conférence nationale sur la logistique.

La loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant **réforme des ports d'outre-mer** relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports complète ce cadre législatif.

**Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte**, adopté le 14 octobre 2014 à l'Assemblée nationale, fixe les grands objectifs de la transition énergétique

et donne ainsi un horizon pour agir dès maintenant : réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 ; 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en 2030 ; diminution de la consommation d'énergie fossile de 30% d'ici 2030 ; division par deux de la consommation énergétique finale en 2050 et réduction de 20% d'ici 2030. Ces nouveaux objectifs complètent ceux portés par le Grenelle de l'Environnement : la loi n°2009-967 fixe l'objectif de ramener d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre des transports à leur niveau de 1990.

Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit dans son chapitre III visant à « Développer des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé » : le renouvellement des flottes publiques par des véhicules propres, la création de zones à circulation restreinte dans les zones les plus polluées, des aides au remplacement des véhicules les plus polluants, la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo, la généralisation des plans de mobilité, et la création d'un plan de mobilité rurale.

## 2.2. Les outils mobilisés

Pour faciliter l'adaptation des comportements et des pratiques, de nombreux outils sont à la disposition des acteurs (Etat, collectivités, entreprises, particuliers, associations, en métropole et dans les Outre-mer) en accompagnement des cadres législatifs et réglementaires. L'exploitation des produits de la recherche les complète.

Ils permettent d'éclairer la liberté des choix individuels et collectifs en faveur des meilleurs comportements, dans un cadre qui respecte l'équité concurrentielle et le souci de lisibilité et de cohérence entre outils méthodologiques et peuvent alimenter des démarches volontaires, commerciales, ou réglementaires.

Les domaines où les outils doivent particulièrement être développés sont les suivants :

- Interfaces énergie/pollution de l'air et transports dans la planification urbaine (dont PLUi, SCOT, PDU, PLH, PCEAT), avec un accent sur les intercommunalités et les outils spécifiques pour les collectivités de petite taille dans les secteurs à forte croissance démographique. L'articulation des échelles entre schémas régionaux/SCOT et PLUI doit notamment permettre de traiter les différents degrés de mobilité en lien avec les politiques d'aménagement du territoire ;
- Impacts Transports - Energie - Climat - Pollution - Santé des projets d'aménagement de zones commerciales, industrielles et résidentielles ;
- Schémas régionaux de l'intermodalité (SRI) : contenu, gouvernance, articulation avec les outils de coopération existants ;
- Prise en compte de la biodiversité dans l'évaluation des projets de transports et l'application de la démarche Eviter-Réduire-Compenser ;
- Impacts Transports - Energie - Climat - Pollution - Santé de la densification et la mixité fonctionnelle de l'urbanisme ;
- Impacts Energie - Climat - Pollution - Santé des politiques de cyclabilité et marchabilité de l'espace urbain ;
- Intégration des nouveaux services à la mobilité (services - tarification) dans les offres de transport tous modes, par les Autorités organisatrices de la mobilité ;
- Diagnostic conjoint Habitat - Transports, y compris Vulnérabilité - Précarité ;

- Impacts Transports - Energie - Climat - Pollution - Santé - Social des pratiques de télé-travail et de lieux de travail partagés (« coworking »), et prise en compte des horaires décalés ;
- Impacts Energie - Climat - Pollution - Solidarité du co-voiturage et de l'auto-partage ;
- Méthode d'évaluation des émissions de polluants atmosphériques ;
- Analyse en coûts complets ;
- Habilitations des régions d'outre-mer dans le secteur des transports (Martinique).





### 3. Vers la feuille de route 2015

#### **Objectif n° 1 : Maîtriser la demande de mobilité et encourager les déplacements écologiques**

Pour limiter leur impact environnemental, il est nécessaire d'agir en amont sur la maîtrise des besoins de déplacements, en particulier les déplacements substituables, par la lutte contre l'étalement urbain et en favorisant la densité et la multipolarité. Il s'agit notamment d'assurer :

- une bonne coordination des politiques de transport, d'urbanisme, d'organisation du travail et des activités (comme les horaires) ;
- une doctrine partagée pour faire valoir les avantages de la densification auprès des parties prenantes au sens économique, environnemental, social et culturel ;
- des offres de transport en relation avec la densité des territoires ;
- des conditions favorisant l'utilisation par le plus grand nombre de transports collectifs ou durables.

Les espaces ruraux connaissent des problématiques spécifiques, notamment en ce qui concerne l'accompagnement des ménages, la localisation des services et la prise en compte des contraintes liées au transport agricole et agroalimentaire. La ville recèle de forts enjeux d'intégration des politiques de mobilité, d'urbanisme, de logement, d'énergie, de déchets. Le développement de l'économie circulaire, des relocalisations et des circuits courts, pour le transport de marchandises en particulier, contribuent également à la mobilité durable. Le développement des tiers-lieux de travail présente enfin des impacts potentiellement importants en matière de déplacements, d'organisation du travail et d'aménagement des territoires.

#### Mesures

1. *[Les Plans de mobilité dans les entreprises, en inter-entreprise, administrations, universités et grandes écoles, constituent un outil pertinent pour contribuer à l'évolution des comportements de mobilité. Le projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte a élargi les obligations de réalisation de ces plans. Un guide pratique pour les plans de mobilité sera élaboré, des actions de sensibilisation et de mobilisation volontaire des acteurs seront engagées au niveau territorial (régions) et par branche. Les plans de mobilité seront obligatoires pour les établissements de plus de 50 salariés].*
2. Le Gouvernement proposera des dispositions dans le projet de loi de simplification de la vie des entreprises pour réduire les obligations en matière de stationnement pour les logements situés dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.

3. Un référentiel de bonnes pratiques capitalisant les expériences françaises et internationales en matière d'aires de covoiturage sera publié en 2015.
4. Une réflexion partenariale sera conduite dans le cadre de la mission de préfiguration d'un Institut pour la Ville Durable sur l'innovation dans la conception des espaces urbains et dans la mise en place d'équipements novateurs afin de permettre d'améliorer la qualité d'usage des transports et des villes. Elle intégrera les enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols, et notamment des espaces agricoles et forestiers.
5. Le Gouvernement proposera en 2015 des mesures permettant d'augmenter la constructibilité pour les projets de construction contribuant à la mixité fonctionnelle dans les zones commerciales, en fonction de la desserte en transports en commun et des perspectives locales en termes de recyclage foncier.
6. *[Les plans de déplacements urbains seront rendus obligatoires dans les périmètres de transports urbains inclus ou recoupant les agglomérations de moins de 100 000 habitants.]*
7. L'Etat conçoit en 2015 un système d'identification des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes, en appui des politiques locales de gestion des circulations et du stationnement.
8. *[Une étude est rendue avant juin 2015 sur l'impact environnemental et socio-économique de la baisse des vitesses routières maximales autorisées].*

## **Objectif n° 2 : Mobiliser les acteurs institutionnels pour promouvoir les nouvelles mobilités et l'inter-modalité**

Le développement des mobilités durables nécessite :

- d'accompagner la croissance des modes de déplacements alternatifs,
- d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes,
- d'amener de nouvelles catégories de population à utiliser les transports en commun et les mobilités actives ;
- de favoriser les chaînes multimodales en élargissant les domaines de pertinence du ferroviaire, du fluvial et du maritime (cabotage).
- de dépasser les logiques modales, en développant la complémentarité entre modes
- de déployer de nouveaux services d'information et de communication proches des citoyens, des usagers et des acteurs économiques.

La politique française de mobilité durable est soucieuse de l'articulation entre la poursuite des progrès énergétiques et écologiques des véhicules et la réduction de l'usage contraint de l'automobile en privilégiant des solutions alternatives. L'avantage qui peut être accordé aux véhicules propres et sobres ne doit pas nuire à la qualité de la circulation des transports collectifs et d'urgence dans les couloirs qui leurs sont réservés.

Le renouvellement des véhicules légers, des poids lourds et des véhicules de transport collectif par des matériels présentant une meilleure performance énergétique et environnementale est une priorité. Il contribue au redressement productif de la France et à la qualité de vie des usagers.

Le report modal vers les modes doux et actifs, les réseaux de transport collectifs, et le transport par voie d'eau et voie ferrée des marchandises, en ville comme en milieu rural et périurbain constituent un axe essentiel de la mobilité durable.

### Mesures

9. Le Gouvernement invite les autorités compétentes en matière de police de la circulation et de gestion de la voirie à tirer parti des possibilités qui leur sont données d'octroyer des facilités de circulation et de stationnement aux véhicules les plus sobres et les moins polluants, compte-tenu éventuellement de leur remplissage, tout en maintenant les conditions favorables aux transports collectifs.
10. L'Etat et les collectivités encouragent le déploiement des systèmes de gestion dynamique du trafic routier adaptés aux conditions locales : régulation de vitesses, régulation d'accès, régulation des usages de la voirie.
11. L'Etat et les collectivités mettent en œuvre les mesures du Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) qui relèvent de leur compétence. Les mesures réglementaires issues de l'Axe 2 sur le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs (respect des espaces réservés aux piétons et cyclistes, position du cycliste sur les voies, adaptation des règles de signalisation, généralisation des zones à circulation apaisée...) seront publiées de façon que les collectivités gestionnaires puissent rapidement les mettre en œuvre.
12. Le covoiturage est encouragé et mieux encadré en complémentarité avec les transports collectifs, notamment dans les administrations et établissements publics dans le cadre de plans internes de mobilité. Le ministère de l'écologie propose en 2015 une campagne de communication nationale pour encourager le remplissage des véhicules. Le cadre juridique du covoiturage de longue distance sera précisé, afin d'assurer une bonne complémentarité avec le transport ferroviaire de voyageurs. Le covoiturage sera pris en compte dans les Systèmes d'information multimodaux (SIM) pour associer les offres de covoiturage avec l'offre de transport public. Un plan de développement des aires de covoiturage et des zones de stationnement sera élaboré.
13. Une étude est engagée avec des collectivités-témoins pour évaluer les fraudes aux facilités octroyées par les autorités compétentes en matière de covoiturage, les possibilités de les éviter, et proposer un dispositif de contrôle-sanction adapté.
14. Des travaux sont conduits par les professionnels du transport public, les régions et le ministère de l'écologie pour fournir avant fin 2016 une plate-forme digitale de la mobilité porte à porte comprenant le calcul d'itinéraires multimodaux en France entière, offrant aux voyageurs une visibilité complète et rapide de tous les modes de transport disponibles, dont le covoiturage et le vélo, dans le territoire et l'empreinte environnementale des trajets.
15. Le Gouvernement et les autorités organisatrices de la mobilité lancent une réflexion sur la conception, les fonctionnalités et la gestion des pôles multimodaux de transport de voyageurs. Cette réflexion portera aussi sur l'offre de services partagés et d'espaces de télétravail. Les recommandations qui en seront issues seront présentées au Conseil national de la transition écologique avant fin 2015.
16. En complément des schémas régionaux de l'intermodalité (SRI), un état des lieux de l'offre de transport public interurbain de voyageurs dans notre pays sera réalisé, avec l'objectif de mieux articuler les modes de transports (mode routier et ferroviaire principalement) et d'améliorer la complémentarité des offres conventionnées par les différentes autorités organisatrices nationale et régionales, et celles qui ne sont pas conventionnées. Une vigilance particulière est portée à la

desserte des territoires peu denses et aux perspectives concernant les transports interurbains par autocars.

17. *[Dans le cadre des mesures sur l'offre de transport en autocar prévue par le futur projet de loi activité, une attention particulière sera portée aux gains d'émissions de gaz à effet de serre des trajets (origine-destination) peu desservis par les transports en commun et qui mériteraient le développement d'une offre d'autocars pour se substituer aux véhicules particuliers d'une part ; des trajets desservis par des moyens de transport (automoteurs diesel) fortement émetteurs et peu remplis alors que toutes les possibilités de rabattement ont été mises en place d'autre part. Afin d'éclairer les choix des autorités organisatrices compétentes, un référentiel d'évaluation des gains d'émissions de gaz à effet de serre sera élaboré, permettant de comparer cette offre à l'utilisation des véhicules particuliers et des moyens ferroviaires en place.]*

### **Objectif n° 3 : Stimuler l'innovation technologique et la croissance verte dans les transports**

Il s'agit de permettre aux technologies pertinentes de se déployer dans les transports et la mobilité des voyageurs et des marchandises, dans le but :

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et les consommations d'énergie ;
- d'améliorer l'efficacité énergétique et les services rendus aux usagers et aux acteurs économiques ;
- de favoriser l'utilisation des transports alternatifs au tout motorisé (vélo, marche à pied...) ;
- d'assurer un bon niveau de sécurité.
- de développer l'éco-conception des infrastructures et matériels de transport, et de préserver la biodiversité.
- de moderniser profondément l'infrastructure du réseau ferroviaire classique, tant du point de vue de sa conception que de son exploitation.

A cette fin il convient :

- de stimuler la recherche en matière de transport pour la transition énergétique, qu'il s'agisse du transport aérien, maritime, fluvial, ferroviaire ou routier, dans la conception comme dans les usages ;
- de rechercher une approche intégrée de l'innovation sur les véhicules, les infrastructures (notamment leur entretien, leur exploitation et leur régénération), les services et les usages, en s'appuyant notamment sur le Programme des investissements d'avenir qui est essentiel.
- de faire du développement et de la production de véhicules sobres et propres, un axe structurant de la politique industrielle de la France ;
- de veiller à ce que la maturation des différentes technologies permette in fine à chacune d'entre elles d'exprimer son potentiel ;
- de faire en sorte que la recherche et l'innovation contribuent à des relocalisations sur le territoire national.



## Mesures

18. La France accompagnera les efforts de recherche et d'innovation pour le système ferroviaire (train du futur, infrastructure, contrôle-commande) en complément du programme européen *Shift<sup>2</sup>Rail*, les navires et bateaux du futur, l'avion du futur, la logistique urbaine, les véhicules propres et sobres, les infrastructures intelligentes et sobres en énergie, leur entretien, leur exploitation et leur régénération.
19. Une table ronde sera organisée avant mi 2015 réunissant les fédérations de transport public (UTP-GART) et les constructeurs pour accélérer le déploiement de bus propres dans les services de transport urbain.
20. Afin de favoriser la transparence écologique des infrastructures de transport, l'Etat élabore et met à la disposition des maîtres d'ouvrage et du public une méthodologie portant sur l'évaluation globale de l'effet de rupture des continuités écologiques et prenant en compte les priorités définies par les schémas régionaux de cohérence écologique co-élaborés et adoptés par les préfets et présidents de région.
21. Les acteurs économiques s'engagent, au côté de l'Etat et des collectivités, à travers une convention nationale et des partenariats de projets, pour le développement des systèmes routiers économes en énergie dite « route à énergie positive ».
22. La filière innovante de l'intelligence dans les transports et les systèmes (« ITS ») est encouragée, notamment par le Programme des Investissements d'avenir, pour favoriser, notamment, l'émergence d'un « Pass mobilité numérique » universel.
23. Le Gouvernement favorise l'ouverture des données de l'offre de transport pour développer l'utilisation des transports publics et des nouvelles formes de mobilité. Des recommandations seront formulées avant la fin de l'année 2014 par le comité du débat national sur l'ouverture des données de transport.
24. La filière ferroviaire conduira les travaux afin d'améliorer l'efficacité énergétique des matériels roulants, des infrastructures, de leur maintenance, de leur régénération et des systèmes d'exploitation dans les transports ferrés.
25. L'Etat accompagne le développement de l'usage des biocarburants aéronautiques durables et favorise leur viabilité économique au niveau européen. Il est partenaire d'Air France pour l'expérimentation en 2015 du projet innovant *Lab'Line for the Future*, associant l'ensemble des acteurs du transport aérien (constructeurs, motoristes, équipementiers, exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, producteurs et distributeurs de carburants...).
26. La France s'engage à moderniser la gestion du transport maritime et des ports pour diminuer leur impact sur l'environnement :
  - La problématique des pertes de conteneurs fera l'objet de discussions au niveau international, pour clarifier le statut des conteneurs perdus, porter des mesures techniques liées à la maîtrise de leur transport en toute sécurité et travailler avec les acteurs du littoral à la gestion des épisodes de perte massive ;
  - Les efforts de modernisation des moyens de détection des pollutions d'hydrocarbures accidentelles ou volontaires seront poursuivis ;
  - Les discussions seront poursuivies au niveau international, dans le cadre de l'OMI et de l'UNFCCC, sur le suivi des émissions de CO<sub>2</sub>, le calcul de l'efficacité énergétique dans le transport maritime et l'adaptation des flottes des compagnies maritimes françaises aux nouvelles normes d'émission de soufre.

- 27.** Dans le cadre de la stratégie nationale de déploiement des véhicules propres et des infrastructures d'avitaillement prévue par le projet de loi sur la transition énergétique, un schéma national de développement des infrastructures de distribution de gaz naturel (GNC, GNL, biogaz) pour le transport maritime, fluvial et routier, identifie la répartition des responsabilités et précise les normes techniques de référence. *[Ce développement doit s'envisager dans le cadre d'une filière de production et de distribution du gaz naturel.]*
- 28.** Dans le cadre de la stratégie nationale de développement de l'électromobilité, dont l'objectif est d'équiper le territoire national d'un réseau complet et coordonné de stations de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables interopérables à l'échelle locale, nationale et européenne en tenant compte des impacts sur le système de production et de distribution électrique, l'Etat s'engage à instruire en moins de trois mois les dossiers des porteurs de projet afin de permettre le déploiement effectif de points de charge dès le premier semestre 2015, en association étroite avec les collectivités locales concernées.
- 29.** Le soutien de l'Etat pourra également être apporté à ce déploiement, le cas échéant sous la forme d'un co-investissement avec les industriels pour les projets nationaux (Programme d'investissements d'avenir « investisseur avisé ») et l'Etat prolongera son aide directe aux collectivités territoriales, à travers le Programme d'investissements d'avenir, pour développer des réseaux d'initiative locale.
- 30.** Le « Livre vert », guide de référence des collectivités et des acteurs économiques concernés, sera actualisé et enrichi avant la fin du premier trimestre 2015 et intégrera les dispositions de la nouvelle directive européenne sur les carburants de substitution, offrant ainsi la garantie d'une harmonisation complète des normes techniques à l'échelle européenne. Le Gouvernement se fixe pour objectif de disposer de 20 000 points de charge supplémentaires ouverts au public d'ici fin 2016, partagés entre les projets des collectivités et les projets de dimension nationaux.

## **Objectif n° 4 : Promouvoir une logistique durable**

En matière de logistique, le report modal du transport de marchandises vers des organisations logistiques à moindre impact environnemental est une priorité et les transports ferroviaires et fluviaux doivent être favorisés.

### Mesures

#### *Développement prioritaire des modes à moindre impact environnemental*

- 31.** La conférence périodique pour le fret ferroviaire visera en 2015 à rapprocher l'offre de transport ferroviaire et de la demande des chargeurs, et améliorer le taux d'utilisation par les acteurs économiques du mode ferroviaire, améliorer la performance du système ferroviaire, accroître son attractivité pour les chargeurs et sa compétitivité économique et simplifier le corpus réglementaire et normatif qui s'applique au secteur du fret ferroviaire et développer les démarches d'innovation. Seront soumises à cette conférence des mesures permettant notamment de :
- Créer un cadre de rencontre périodique de l'offre et de la demande de fret ferroviaire et promouvoir tout outil permettant de rapprocher l'offre et la demande

- Créer des clusters fret ferroviaire sur des territoires volontaires afin de faire émerger un modèle économique du fret adapté aux besoins de l'économie locale
  - Créer des conditions de sauvegarde du fret ferroviaire territorial sur la base d'un diagnostic finalisé des réseaux capillaires
  - Assurer le suivi de la performance des sillons fret
  - Améliorer la gestion opérationnelle des terminaux de transport combiné
  - Suivre la mise en œuvre des objectifs de développement du fret ferroviaire, apparaissant dans les projets stratégiques des grands ports maritimes
  - Identifier les priorités de simplification de la réglementation et des normes tout en maintenant l'exigence de haut niveau de sécurité sur le réseau, et engager les premières mesures
  - Identifier les priorités en matière d'innovation et soutenir les porteurs de projet
- 32.** *[Dès la prochaine conférence fret ferroviaire qui se tiendra le 12 décembre 2014, l'Etat proposera aux partenaires des mesures volontaristes de relance de la politique d'entretien des réseaux capillaires passant par une refonte des référentiels pour simplifier les travaux et alléger les coûts de maintenance, par la mise en place de solutions juridiques, financières et de pilotage adaptées aux réalités locales de chacune des lignes capillaires les plus sensibles et stratégiques. La question du péage d'infrastructure pour les entreprises de fret devra être examinée, ainsi que les conditions d'amélioration de la compétitivité des entreprises.]*
- 33.** *[Compte tenu du contexte économique actuel et des difficultés particulières que connaissent les entreprises de fret ferroviaire, l'Etat s'engage également à mettre en place des mesures de relance du transport combiné, comme par exemple un rééchelonnement de la trajectoire financière sur l'aide à la pince. Ces mesures devront être précisées à l'occasion de la conférence fret ferroviaire qui se tiendra le 12 décembre 2014. Enfin, le chantier multimodal du Grand Port du Havre sera très prochainement mis en service et inauguré au premier trimestre 2015.]*
- 34.** *[L'Etat soutient les opérateurs de fret de proximité (OFP), qui ont vocation à traiter des trafics diffus ainsi que des infrastructures capillaires dans des conditions d'efficacité, de sécurité et économiques particulièrement compétitives.]*
- 35.** *[La France intensifiera ses actions avec ses partenaires italiens pour la constitution d'un service ferroviaire pérenne à travers les Alpes. Sur le territoire national, elle réunira les conditions permettant de favoriser les liaisons présentant une pertinence socio-économique et environnementale en matière de transport multimodal. L'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou sera mise en service. Elle complétera le réseau d'autoroutes ferroviaires dans notre pays que l'autoroute ferroviaire atlantique a vocation à renforcer.]*
- 36.** La conférence 2015 sur le fret fluvial formulera des propositions permettant de :
- développer les trafics, notamment sur les marchés émergents : déchets, biomasse, desserte urbaine, tout en améliorant la compétitivité du fret sur les créneaux traditionnels (céréales, produits du BTP et conteneurs...) ;
  - améliorer la chaîne logistique fluviale par la prise en charge des bateaux dans les ports maritimes et fluviaux, l'optimisation de la manutention, l'émergence d'opérateurs intégrés... ;

- améliorer la compétitivité des entreprises de transport par l'adaptation de la flotte (évolution des trafics, des techniques et des normes, émergence des nouveaux carburants et modes de propulsion...), le développement des entreprises artisanales (accès au financement des investissements, régulation des relations avec les donneurs d'ordre, accès au marché notamment par l'utilisation d'outils dématérialisés...), l'attractivité de la profession (formations, structuration de la filière...) et moderniser les infrastructures fluviales.

*Amélioration permanente des performances environnementales du mode routier*

- 37.** En matière de transports routiers de marchandises, afin de prolonger l'amélioration des performances observée ces dernières années (norme Euro VI obligatoire pour les véhicules neufs depuis le 1er janvier 2014), la charte "Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent", après avoir été étendue, pour le transport de marchandises, des véhicules lourds aux véhicules légers, sera enrichie d'un label.

*Amélioration de la performance de la desserte des ports - hinterland portuaires*

- 38.** En cohérence avec les travaux des Assises de la mer et du littoral et dans le cadre de leurs projets stratégiques, dont la mise en œuvre est soutenue par les CPER 2015-2020, les grands ports maritimes procéderont à des investissements visant à développer les modes de transports massifiés en provenance ou à destination des ports et à améliorer les interfaces ville-port :

- a. amélioration des accès nautiques et modernisation des infrastructures portuaires pour permettre l'accueil de plus grands navires transcontinentaux et favoriser le transport maritime de courte distance,
- b. amélioration des réseaux portuaires ferroviaires et fluviaux dans le but de faciliter l'usage de ces modes de transport et étendre l'hinterland portuaire,
- c. création de terminaux multimodaux ou de transport combiné permettant de concentrer les marchandises et en permettre le transport sous forme massifiée.

- 39.** Les dessertes des ports, qui sont au cœur des synergies intermodales, constituent une priorité : dessertes fluviales (fiabilisation et régénération des ouvrages du grand gabarit, notamment sur l'axe Seine et le réseau Nord Pas de Calais) et dessertes ferroviaires (notamment l'amélioration des réseaux ferroviaires des ports, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, le doublement de la ligne Lusignan - Saint Maixent).

*Amélioration de la performance logistique de notre pays*

- 40.** Le Gouvernement s'engage à organiser avec l'ensemble des parties prenantes une Conférence nationale sur la logistique au premier semestre 2015 dont l'objectif principal sera d'améliorer la performance de la logistique en France au service de son économie. Cette conférence abordera notamment les questions suivantes :

- évaluation des impacts et efficacité des plates-formes multimodales et logistiques : multifonctionnalité, plateformes logistiques portuaires, intérieures, aéroportuaires ; potentialités à valoriser et à préserver des plateformes embranchées fer ou fleuve ;
- prise en compte des plates-formes multimodales et des espaces logistiques urbains dans les documents d'urbanisme, impacts des aménagements logistiques sur l'artificialisation des sols ; conditions de préservation et de valorisation des plateformes existantes ;

- promotion, dans les chaînes logistiques, de l'économie circulaire et des circuits courts, en particulier pour les territoires éloignés comme les outre-mer ;
  - mutualisation et massification des chargements ;
  - fluidification des procédures administratives pour les flux logistiques ;
  - systèmes d'information performants (internet des objets) ;
  - compétences, formation, diffusion de pratiques, partage d'expérience...
- 41.** Un cadre national de la logistique urbaine visant à diminuer l'impact environnemental des livraisons est établi, pour orienter les mesures des chartes logistiques locales. Il encourage le rapprochement entre les entreprises de transport (véhicules propres et silencieux, groupages), les entreprises de la distribution (massification, horaires) et les collectivités (réglementation, espaces logistiques urbains) ; un suivi est mis en place. Ce cadre national sera complété par des orientations sur les impacts sociaux des évolutions logistiques urbaines (horaires décalés), les réglementations des livraisons en ville, la prise en compte de la logistique dans les documents d'urbanisme, la mise en place des infrastructures nécessaires à une logistique urbaine durable et performante économiquement.
- 42.** Les expérimentations de projets de transport mixte passagers-fret sont encouragées.

### **Objectif n° 5 : Assurer les moyens de financement des transports durables**

La mobilisation de sources de financement dédiées aux projets de mobilité est indispensable à la réussite de la politique nationale de transports durables. Ces financements devront notamment concourir :

- à la modernisation du réseau existant (fer, route, fleuve, ports) ;
- au développement d'une offre de logistique durable ;
- au développement des transports collectifs en site propre et des mobilités alternatives à l'automobile individuelle.

#### Mesures

- 43.** Les collectivités ayant répondu à l'appel à projet « Transports collectifs et mobilité durable » sont consultées pour connaître les évolutions ou confirmations des projets, suite aux élections municipales. Des réponses à cet appel à projets seront apportées d'ici la fin de l'année 2014.
- 44.** Les mandats de négociation adressés aux préfets de région au titre du volet mobilité des futurs contrats de plan Etat-Régions 2015-2020 consacreront près des deux tiers des financements aux modes alternatifs à la route.
- 45.** Dans le cadre de la troisième période 2015-2017 des certificats d'économies d'énergie, les programmes et les opérations standardisées contribueront au déploiement de bornes de recharge électriques, au renouvellement des flottes de véhicules, *[à répondre aux besoins de mobilité des publics précaires]* et au report modal dans la logistique.
- 46.** *[Un groupe de travail sur le financement des infrastructures a été mis en place par la ministre de l'écologie et le secrétaire d'Etat aux transports en novembre 2014, en concertation avec les organisations professionnelles du transport routier de*

*marchandises et les représentants des chargeurs et transporteurs pour compte propre. Il présentera ses conclusions au premier semestre 2015. Celles-ci feront l'objet d'un débat au Conseil national de la transition écologique avant le dernier trimestre 2015.]*

47. *[Afin d'inciter les utilisateurs professionnels à rééquilibrer la composition de leurs flottes de véhicules, l'alignement des règles de déductibilité de la taxe sur la valeur ajoutée applicables à l'essence sur celles du gazole seront expertisées avant fin 2014.]*
48. *[Le Gouvernement présentera au Conseil national de la transition écologique les projets d'infrastructures dont il proposera le financement par le Plan d'investissement pour l'Europe.]*
49. *[Afin de favoriser un report modal massif de la route vers la mer, la France soutiendra les liaisons transeuropéennes maritimes sur la façade atlantique. En partenariat avec l'Espagne, elle présentera un dossier à la Commission européenne dans le cadre du « Mécanisme d'interconnexion en Europe » dont l'appel à projet 2014 intègre un dispositif de soutien à la demande de transport, afin d'inciter les chargeurs et transporteurs routiers à recourir au segment maritime par la prise en charge partielle des coûts.]*

## **Objectif n° 6 : Adapter les normes, les savoirs et les compétences pour une stratégie partagée de mobilité durable**

Une stratégie partagée de mobilité durable résultera d'un accompagnement de tous les acteurs des transports et de la mobilité (Etat, collectivités, entreprises, particuliers, associations) vers un changement de logique, d'organisation, de comportements, de réglementation, de métiers et de compétences. Cet accompagnement au changement est une nécessité pour réussir la transition écologique et un processus à appréhender dans la durée. L'évolution des pratiques repose sur une sensibilisation et une éducation qui permettent d'éclairer les choix individuels et collectifs.

### Mesures

50. Sous réserve de l'adoption définitive par le Parlement du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, la définition des véhicules propres fera l'objet de décrets d'application avant la fin de l'année 2015.
51. Une étude est conduite en 2015 sur la caractérisation de l'impact des transports et de la mobilité dans la précarité énergétique des ménages.
52. Le Gouvernement met à la disposition des maîtres d'ouvrage et du public une méthode rénovée d'évaluation des projets et services de transport, prenant mieux en compte leurs effets environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux ; les évolutions de cette méthode font l'objet d'échanges entre parties prenantes.
53. Des travaux sont conduits par les entreprises de transport public pour améliorer l'information à l'usager en particulier afin d'éclairer les usagers sur les solutions de mobilité disponibles et leurs impacts énergétiques et environnementaux.
54. Pour éduquer à la mobilité propre :
  - une réflexion est engagée visant à piloter, via diplômes, formation initiale et continue, orientation et mutations professionnelles, l'intégration de nouvelles compétences « vertes » dans les métiers des transports et de la mobilité : nouvelles technologies de motorisation (gaz, électricité), éco-conception des

matériels, diversification des types de services de l'économie de la fonctionnalité. Cette réflexion s'appuie sur une mise à jour du rapport de 2009 sur les métiers de la croissance verte ;

- les écoles et établissements sont encouragés à évoquer les questions de mobilité dans le cadre des formations à la sécurité routière ;
- les outils de simulation, à l'appui de la formation, de l'éducation et de la sensibilisation (simulateurs d'éco-conduites, outils de mise en situation de maîtrise de la dépense énergétique liée à la mobilité), sont encouragés, ainsi que la mise en place de cours gratuits en ligne accessibles à tous (*MOOC - Massive Online Open Course*) sur le transport durable. L'Institut français du pétrole Energies nouvelles rendra publique une évaluation du MOOC IFP-School en 2015 et proposera des modalités de mise à disposition du plus grand nombre de ce type de formation innovante.