

ATELIER N°4

Transport et Développement Durable.

Président : Jean-Pierre PINON, Président de la Commission Infrastructures et Transports, Maire de Fismes.

Rapporteur : Marie DELAPLACE, Maître de conférences à l'Université de Reims Champagne-Ardenne.

Animateur : Julien HUBERT, ISIS

Eléments de problématique

Un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports a pour objectif prioritaire « d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs. »

Tous les partenaires, Etat, Départements agglomérations, gestionnaires et exploitants des réseaux d'infrastructures, sont invités à participer à un exercice de prospective animé par la Région, à élaborer des propositions, à rechercher la complémentarité de leurs actions, dans le respect des responsabilités de chacun.

Catalyseur et « entremetteur » entre les différents niveaux de pouvoir et d'organisation territoriale, le SRIT doit favoriser les coopérations entre acteurs, entrepreneurs, gestionnaires, financeurs et décideurs et l'émergence de structures de concertation. C'est aussi un outil d'aménagement du territoire.

Quatre enjeux majeurs ont été identifiés à l'issue du diagnostic. L'un d'entre eux est un enjeu qui prend de plus en plus d'importance dans les réflexions sur l'avenir des transports : les transports et le développement durable.

Optimiser les complémentarités pour développer la voie d'eau et le rail

La multiplication des trafics et les conséquences qui en découlent en termes de nuisances militent pour une organisation des systèmes

de transport. Les zones de passage, telle la Champagne-Ardenne, se sentent de plus en plus agressées par les trafics qui traversent le territoire sans apporter de valeur ajoutée.

Le devoir des territoires de se modeler pour absorber toujours plus de trafic est maintenant directement confronté aux droits de la nature et à la préservation de la qualité de vie des habitants.

La question majeure est de savoir quelle est la place de la route. L'utilisation de plus en plus prépondérante de ce mode observée ces dernières années s'explique par des raisons structurelles (proportionnellement moins de vrac à transporter) mais aussi et surtout par **une formidable productivité** (les entreprises du transport routier de marchandises ont su s'adapter à la demande). D'autres causes en lien avec les infrastructures offertes ou encore les orientations prises en termes de réglementations, peuvent aussi être mises en avant pour expliquer la situation actuelle.

Les quelques 80 % des Txkm réalisés par les PL en France (proportion semblable en Europe) posent incontestablement problème. Par ailleurs, des interrogations bien réelles sont formulées par les professionnels (industriels, distributeurs, transporteurs) quant au maintien de la répartition actuelle entre la route et les autres modes terrestres: congestion récurrente sur certains tronçons, crise énergétique, cadre réglementaire,...

Face au mode agressif pour l'environnement qu'est la route, beaucoup plus polluante que le fer (pollutions atmosphérique/eau/sol, bruit), face à la saturation actuelle des axes routiers et à la difficulté d'en créer des nouveaux, face aux incertitudes en matière d'approvisionnement énergétique, et dans un contexte réglementaire qui oblige la France à une division par 4 des émissions des gaz à effets de serre à l'horizon 2050, **le recours aux modes alternatifs semble de plus en plus opportun.**

En Champagne-Ardenne comme dans toute région, ces réalités environnementales se placent maintenant au cœur des débats qui accompagnent toute politique de transport.

C'est pourquoi, **il est unanimement recherché un rééquilibrage en faveur de la voie d'eau et surtout du fer**, sachant que ces souhaits ne se concrétiseront que dans la mesure où d'une part les opérateurs ferroviaires et fluviaux répondront aux exigences des chargeurs en termes de coût / qualité de service et d'autre part que les pouvoirs publics se mobiliseront pour qu'il y ait possibilité de transfert modal.

Ceci renvoie à des besoins d'infrastructures de transport (qui doivent permettre la fluidité requise), à des éléments financiers permettant la compétitivité (taxes diverses, coût d'usage des infrastructures, ...).

Trouver des alternatives à l'utilisation massive de la voiture individuelle

Comme bon nombre d'agglomérations de moins de 250 000 habitants, les principales villes de Champagne-Ardenne ont des répartitions modales centrées essentiellement sur la voiture. Ces pratiques posent de plus en plus de problèmes de nuisances environnementales (pollution, bruit, ...) mais aussi d'occupation de l'espace public des milieux urbanisés.

Ces problèmes qui se focalisent essentiellement sur les centres denses sont générés notamment par une maîtrise difficile des flux des navettes quotidiennes des zones peu ou pas desservies par des offres alternatives attractives.

Nos modèles de société basés de plus en plus sur le « toujours plus vite » ont des impacts importants sur notre organisation et notre aménagement du territoire qui ne vont pas toujours dans le sens du développement durable. En effet l'éloge de la vitesse crée un étalement de la ville où les demandes de déplacements ne cessent de s'allonger. Dans ces perspectives, l'organisation du transport public devient de plus en plus onéreuse, prétexte pour certains de ne plus l'organiser.

Dès lors, une politique de développement durable doit pouvoir favoriser une certaine

densité, particulièrement le long des axes lourds de transport public, mais aussi pouvoir jouer sur une modération générale des vitesses des déplacements des véhicules individuels afin d'éviter la tolérance de la distance et d'éviter les phénomènes de péri-urbanisation. Concrètement, une bonne articulation de l'aménagement du territoire et des transports est un élément essentiel pour le développement durable d'une région.

Les axes de réflexion de l'atelier

Il importe d'inscrire l'enjeu du développement durable dans ses différentes composantes économique, sociale, environnementale, dans les politiques régionales, aux différentes échelles.

Au-delà des simples bonnes intentions auxquelles se limite bien souvent la prise en compte du développement durable, il importe de mettre en évidence les véritables marges de manœuvre et les différences significatives entre scénarios de la politique des transports.

L'animation de l'atelier se fera à partir de deux grands thèmes :

1. Comment concilier développement durable et activité logistique?

- Quels impacts à court- moyen terme ?
- Quelle intermodalité pour le transport de marchandises : vocation fluviale? Fer?
- Quelle place pour les plates-formes multimodales de la région ?
- Les bio carburants et le pôle de compétitivité? Quelle traduction en région? Quelle répartition des rôles?

2. Quels leviers pour limiter la part du transport individuel dans les déplacements quotidiens ?

- Quelle collaboration entre les différents territoires ?
- Aménagement du territoire et développement durable : quelles complémentarités ?
- Priorité aux transports collectifs et aux modes doux de déplacement : de quelle manière, comment cela se traduit-il concrètement ?