

Saisine Plan de déplacements urbains

25 novembre 2009

Contribution de Jean-Pierre LE ROY

Ne doit-on pas intégrer dans nos réflexions un changement important de comportement des usagers sur les prochaines années ?

Le futur sommet de Copenhague occupe beaucoup les esprits et les médias et c'est tant mieux.

Les intérêts particuliers de nombreux Etats dominant encore et il ne faut pas s'attendre à des résultats significatifs. D'autres sommets seront nécessaires mais la machine est en marche. Grâce à tout cela, nous percevons qu'une prise de conscience planétaire est lancée concernant la problématique du réchauffement climatique et ses effets induits ainsi que sur le fait que nos ressources énergétiques fossiles ne sont pas infinies.

À travers les études du GIEC, un faisceau convergent d'éléments nous démontre que l'activité humaine sera responsable d'un réchauffement climatique de plusieurs degrés même si nous agissons fortement dès maintenant. Des bouleversements sociaux importants se profilent.

De plus en plus nombreux sont ceux qui pensent qu'il faut agir très vite et très fort.

En matière de réduction des émissions de CO2 nous savons que les nouvelles technologies et les futurs bouquets énergétiques ne feront pas tout. L'évolution de nos comportements devra faire le reste. Et cela devra s'opérer sur les vingt ans qui viennent.

En France, les transports totalisent 34 % des émissions de CO2. Nous disposons là d'un levier important pour les réductions d'émissions.

À travers la taxe carbone, nous voyons apparaître, dans ce domaine, les premières mesures "**pollueur payeur**". Nous en sommes pour l'instant aux "amuse-bouche" mais nous percevons que, dans les prochaines années, les mesures contraignantes de ce type vont s'accroître comme cela a été le cas dans les pays qui nous ont devancés dans ce domaine avec des résultats significatifs.

Par ailleurs, nous savons que le pétrole ne peut rester durablement à son niveau de coût actuel.

Le pic de production se situe très probablement dans les deux prochaines décennies.

Tous ces éléments participent à la prise de conscience, de la part de tous les citoyens, du fait écologique et environnemental. Cela peut induire, à mon sens, des changements rapides et importants de comportement notamment dans le domaine des déplacements urbains.

Je ne suis pas sociologue mais il me semble que cette probable évolution mérite que l'on s'y intéresse car, si elle se produit, elle aura des répercussions significatives sur les parts de marché des différents modes de déplacement dans l'agglomération. Les modes doux de déplacement seront très probablement plébiscités au détriment de la voiture et il faudra dans l'urgence adapter l'agglomération et ses transports à cette nouvelle donne.

Finalement, la question peut se résumer ainsi :

Si, pour les raisons évoquées ci-dessus, dans les prochaines années nous changeons rapidement et profondément nos comportements en matière de déplacements, n'est-il pas souhaitable, à travers les réflexions sur le PDU, d'anticiper et d'essayer de prévoir quelles seront les attentes des usagers afin d'y répondre au mieux en les mettant en place au bon moment ?

Afin de situer correctement les gisements de gains de CO2 qui sont les éléments-clés de tout plan d'action, voici quelques chiffres sur les émissions comparées de CO2 au **Km passager** (source ADEME) :

- un tram ou un train émet 10 fois moins de CO2 qu'un bus
- un tram émet 40 fois moins de CO2 qu'une voiture en ville
- un TGV émet 40 fois moins de CO2 qu'un avion moyen courrier (NDDL... ?)

Quant à la marche à pied et au vélo (non électrique bien sûr), ils sont bien évidemment hors compétition !