

Action 2 Maîtrise de l'énergie	Maîtrise des transports routiers de passagers			
<u>Légitimité territoriale</u> Moyenne	<u>Priorité de l'action</u> Très importante	Secteur très diffus, très consommateur, en croissance. 100 km/an supplémentaires par voiture sont équivalents à un triplement de l'éclairage public.	<u>Economies d'énergies à 2050</u> 1 154 GWh/an	<u>CO₂ évité à 2050</u> 311 500 t/an

CONTEXTE

Bien qu'en croissance modérée, les consommations des voitures particulières représentent le deuxième plus gros potentiel d'économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, sans compter les impacts sur la qualité du cadre de vie. Le taux d'équipement actuel, en progression, est proche de 80% (première voiture).

OBJECTIFS

Il s'agit de développer d'autres modes de déplacement que la voiture, avec les objectifs suivants.

- Réduire les taux d'équipement automobile à 50% (première voiture) et 10% (deuxième voiture) en 2050
- Ramener le kilométrage moyen annuel par voiture à 14 700 km (aujourd'hui 16 700) en 2050
- Développer la conduite économe (respect des limites de vitesses, moteurs éteints aux points d'arrêt, etc.)

DESCRIPTIF

Mise en place d'un groupe de travail par le PNR, faisant intervenir les acteurs du transport automobile (départements, collectivités, gendarmeries, associations, etc.), collectifs (Régions, collectivités, associations, transporteurs, etc.) et doux (associations, villes, etc.)

- Mise en place d'une « enquête ménages déplacements » à l'intérieur du PNR, sur le modèle de celle réalisée sur la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Besançon, en prenant en particulier en compte l'évolution saisonnière liée au tourisme
- Elaboration, selon les conclusions de l'enquête, d'un plan de développement des offres alternatives de mobilité (réseau transport intercommunal, transport doux, intermodalité, etc.)
- Encouragement au développement massif de « plans de déplacement entreprises », de « plans de déplacement d'administration » et de « plans de déplacement péri-urbains », sur le modèle des plans de déplacement urbain
- Travail avec les auto-écoles pour la formation à la conduite douce
- Définition d'actions « ponctuelles » à fort impact émotionnel : TER à 1€, campagnes « arrêt des moteurs en ville au feu rouge », contrôle vitesse gratuits (pour information), etc.

Intégration des travaux du groupe de travail sur la révision des Plans Locaux d'Urbanisme, en particulier à travers les articles concernant les déplacements, pour favoriser les modes doux

Communication à destination des usagers, sur plusieurs années, cohérente et orientée « modification des comportements », pour une réduction des usages de la voiture particulière, avec une approche sociologique

PUBLIC CIBLE

Collectivités, établissements scolaires, touristiques
Particuliers

Instances organisatrices des transports

Nota : cette fiche concerne les collectivités, via leur pouvoir d'organisation de l'espace et l'effet d'entraînement de leurs décisions.

PRINCIPALES DIFFICULTES IDENTIFIEES

Public diffus : les particuliers

Sujet politiquement et « émotionnellement » délicat, demandant une démarche claire, volontaire et sur le long terme

LEVIERS D'ACTION ET REALISATIONS

Des actions sont en cours sur le territoire, qui devront être amplifiées, comme le projet « Loire à Vélo », pour le développement des déplacements à vélo, la réhabilitation de la voie ferrée Chinon-Tours.

Des actions du même type se développent sur des territoires similaires, comme le Parc naturel du Vercors, sur des Régions : mise en place du programme « Marchons vers l'Ecole » par exemple par la Région et l'ADEME Provence-Alpes Côte d'Azur.

INITIATEUR ET PORTEURS DE L'ACTION

Le Parc est via cette étude l'initiateur de l'action. Il pourra rapidement impliquer les Régions, les Départements et les collectivités, qui prendront alors en charge la déclinaison de cette action.

Les EIE sont les interlocuteurs privilégiés des ménages, ils peuvent héberger un poste sur les transports.

PARTENAIRES TECHNIQUES

Les deux Régions et Départements, ayant une large part des compétences transports, les comités départementaux du tourisme

Les services techniques des collectivités, les parents d'élèves et les directeurs d'établissements scolaires (pour les déplacements à l'école en bus pédestre, en vélo)

Sociologues, associations spécialisées dans les transports, en lien avec le conseil scientifique du Parc

Les CCI, chambres de commerce et d'industrie, pour harmoniser cette action avec celle sur le transport de marchandises

PARTENAIRES FINANCIERS

Les partenaires financiers de cette action, impliquant de nombreux acteurs, sont très variés. Dans un premier temps, les financements peuvent se concentrer sur l'animation et la communication, pour la mise en place des actions les plus légères en termes d'infrastructures, dans un deuxième temps, des actions plus ambitieuses, portant sur des infrastructures pourront être financées.

Mise en place et animation du dispositif	Principalement l'ADEME, avec les Régions en complément
Etudes spécifiques, communication	L'ADEME, les Régions, les Départements, des collectivités
Financement des infrastructures	Similaire au financement du réseau routier actuel

OBJECTIFS QUANTITATIFS ET CALENDRIER

Mise en place du poste "chargé de mission déplacement particuliers", au sein de l'EIE	Fin 2007
Organisation de l'enquête "ménages déplacement"	2008
Définition de la feuille de route "PNR – déplacement"	2008 – 2009
Actions de communication vers les usagers	2008 à 2012 au moins

MODALITES D'EVALUATION

Nombre d'immatriculations sur les communes du PNR
Comptages routiers sur les axes principaux (y compris autoroute)
Comptages d'utilisation des transports en commun (TER, Bus, etc.)

ELEMENTS FINANCIERS

Action	Coût	Modalités de financement
Création d'un poste de "chargé de mission transport passager" au sein de chaque EIE, en liaison avec la CCI	90 000 € par an	ADEME, avec éventuellement un complément de la Région
Communication	30 000 € par an	À négocier, avec l'ADEME, les Régions et les Départements, des collectivités
Intervention de spécialistes des transports (sociologues, prévention routière, etc.)	30 000 € par an	
Economies de carburant pour les ménages et entreprises (maintien des prix au niveau de 2006)	140 millions d'€/an	Sans objet

CONSEQUENCES SUR L'EMPLOI ET L'ECONOMIE LOCALE

Emplois	Structure porteuse
2 emplois directs d'animation	Dans les EIE
Emplois indirects, non chiffrés	Développement des infrastructures, secteur des transports

Hausse du pouvoir d'achat des ménages

Revitalisation du tissu économique et social de proximité (diminution des "bourgs dortoirs")

Amélioration du cadre de vie, de la santé publique (accidents de la route, etc.)