

# Les transports

## Synthèse

### Atouts

- Impacts modérés sur les paysages, la consommation d'espace et de bruit

### Opportunités

- Importance des investissements pour améliorer l'offre de desserte TER
- Elaboration de Plans de déplacements urbains (PDU)
- Arrivée de la LGV

### Faiblesses

- Place de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens
- Utilisation modeste des transports collectifs

### Menaces

- Développement du phénomène d'étalement urbain sans modification des modes de transport actuels
- Renchérissement du coût des carburants
- Augmentation de la vulnérabilité énergétique

### Enjeux régionaux

- Développement de modes de transports assurant une meilleure maîtrise de la régulation des flux, ayant moins d'impact sur l'environnement, tout en assurant les besoins de mobilité

### Pistes de réflexions

- Développer d'autres pôles intermodaux d'échange
- Favoriser les plans de déplacements urbains et les plans globaux de déplacements.
- Encourager un développement coordonné des différents systèmes de transport collectif, le covoiturage, l'auto-partage et l'élaboration de PDE-PDA, en particulier mettre en place une gouvernance des autorités organisatrices des transports régionaux, départementaux et urbains

### Indicateurs du tableau de bord

#### • Indicateurs d'état

#### • Indicateurs de pression

- Part des déplacements domicile-travail en voiture seulement

#### • Indicateurs de réponse

- Taux d'utilisation des transports collectifs
- Longueur des lignes de transport en commun en site propre (TCSP)
- Nombre d'actions coordonnées des autorités organisatrices de transport (AOT)
- Longueurs de pistes et bandes cyclables



## ■ Principales dispositions du Grenelle de l'environnement

Loi du 3 août 2009 dite « Grenelle 1 » et loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 »



### Objectifs :

- L'objectif fixé par l'Etat est de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2020 pour les ramener à leur niveau de 1990 et de réduire la dépendance de ce secteur aux hydrocarbures.
- Priorité aux modes alternatifs à la route dans le transport des marchandises, ainsi qu'aux transports collectifs dans le transport des voyageurs.
- Privilégier l'amélioration et la modernisation des infrastructures existantes, plutôt que le développement du réseau, notamment ferroviaire.
- Développement du réseau des lignes à grande vitesse : 2000 km de lignes nouvelles à réaliser avant 2020 et l'étude de 2500 km supplémentaires.

### Volet routier :

- Réduire les impacts des véhicules particuliers de 176g/CO<sub>2</sub>/km à 120 g/CO<sub>2</sub>/km en 2020 (Loi Grenelle 1)
- Régulation des péages en fonction de critères environnementaux (Loi Grenelle 2 article 60)
- Instaurer une taxe poids lourds sur les routes non concédées (Loi Grenelle 1 article 11, Loi Grenelle 2 articles 58 et 60, Loi de finances 2009 article 153)
- Consacrer 20 % des financements des futurs Programmes de Modernisation des Itinéraires Routiers aux thématiques environnementales

### ■ Pour en savoir plus

[www.legrenelle-environnement.fr](http://www.legrenelle-environnement.fr)

## ■ Principaux textes juridiques

### Conventions internationales :

- 1929 (12 octobre) Convention de Varsovie pour le transport aérien.
- 1956 (19 mai) Convention de Genève relative au contrat de transport international de Marchandise par Route (CMR).
- 1975 (14 novembre) Convention de Genève pour le Transport International Routier (TIR).
- 1980 (9 mai) Convention de Berne pour le transport ferroviaire.

### Politiques et droit de l'Union Européenne :

- 1978 (25 juillet) Règlement n°2112/78/CEE du Conseil concernant la conclusion de la convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR de 1975).

### Droit national :

- Code de l'environnement, Transports et environnement, articles L571-13, L121-3, L541-1-1, L122-4, L125-1, L224-5, L225-2, L228-3, L229-12, L229-28, L229-49 et suivants, L371-3, L412-1, L521-6 et suivants, L551-4, L571-18, L572-1.
- Code des transports, Transports et protection de l'environnement, articles L1211-3, L1214-2 et suivants, L1511-1, L6361-5 et suivants.

## ■ Diagnostic et problématiques

Comme sur l'ensemble du territoire national, les activités de transport, qu'elles soient de proximité ou de longue distance, sont à l'origine d'impacts environnementaux locaux et planétaires.

Les réseaux de transport (routes, lignes de chemin de fer, aéroports) ont des impacts sur les milieux naturels par consommation d'espaces, coupure des corridors biologiques, collision avec la faune, effet sur le paysage et génération de bruit.

En Limousin et de manière récente, une attention particulière a été portée à l'environnement dans le cadre des dernières infrastructures importantes telles que les autoroutes A20 et A89, l'aménagement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) avec notamment le doublement des RN 141 et 145.

Comme partout ailleurs, les transports consommateurs de pétrole et leur développement continu ont des conséquences importantes sur le réchauffement climatique et la pollution, avec peut-être une amplification régionale liée à la dispersion des activités et de l'habitat en milieu rural. L'impact sanitaire est surtout sensible au niveau urbain notamment par l'exposition aux émissions des trafics routiers et aux nuisances sonores induites.

Le développement des différents systèmes de transport collectif (dont le ferroviaire, les bus et les cars, les transports à la demande, le co-voiturage...) méritent des efforts renforcés en Limousin.

Les flux de **transport de marchandises** affectant le Limousin sont importants (3 900 tonnes/kilomètre/an/habitant contre 3 100 au plan national). Le mode routier est largement prédominant. La position de carrefour inter régional génère une augmentation croissante des flux de transports routiers de marchandises, sans pour autant développer une offre d'infrastructures logistiques en adéquation avec les flux transportés. Les deux grands axes principaux, l'autoroute A 20 et la RN 145 (RCEA) génèrent des trafics de l'ordre de 20 000 à 25 000 véhicules/jour, dont 20 à 25 % de poids lourds pour la RCEA (qui voit son trafic en forte croissance). La gratuité de ces axes favorise leur utilisation. Dès lors, la mise en place d'une « écotaxe Poids-lourds », pourrait avoir des effets positifs sur cet axe.

La région Limousin fait partie des régions où la part du rail dans le transport de marchandises est la plus faible. Cette part dans les flux interrégionaux de transport de marchandises hors transit, est passée de 16,7 % en 2000 à 10,2 % en 2005 et 10,3 % en 2008.

Pour le transport du bois, essentiellement à l'intérieur de la région, il est assuré à plus de 95 % par le mode routier. Par ailleurs, une part notable des transports concerne des produits pondéreux<sup>3</sup> pour lesquels le mode de transport pourrait évoluer vers le rail.

En ce qui concerne le **transport des personnes**, la place de l'automobile est prépondérante dans les déplacements quotidiens urbains, en raison de la dispersion de l'habitat, d'autant qu'il n'y a pas ou peu de problèmes de congestion dans les agglomérations importantes (Limoges, Brive et Tulle). Le phénomène d'étalement urbain, et avec lui l'augmentation des distances parcourues, entraîne des émissions de CO<sub>2</sub> et des consommations d'énergie.

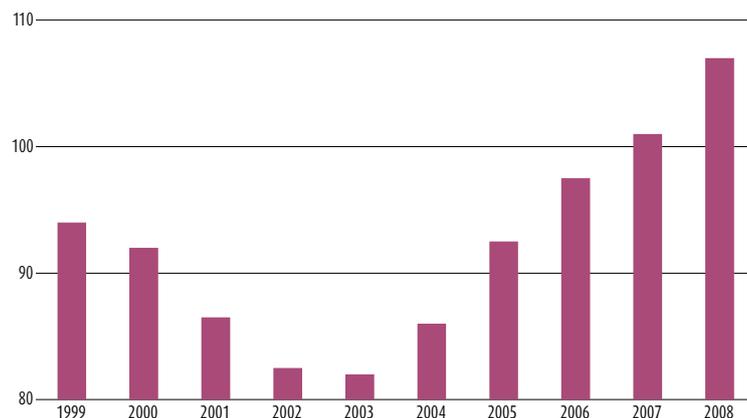
<sup>3</sup> Produits de haute densité tels que minéraux, agrégats, vracs alimentaires, grumes, produits métallurgiques, etc.





Pour autant, la part de marché des transports collectifs augmente. Des investissements importants ont été réalisés pour améliorer l'offre de desserte TER, surtout pour les déplacements interurbains, sous employés aujourd'hui. De nombreux pôles d'échanges ont été créés dans les villes de la région et notamment le Centre Intermodal d'échanges de Limoges (CIEL). Malgré les efforts consentis par les collectivités locales pour développer les transports collectifs, leur utilisation demeure encore trop modeste.

Nombre de millions voyageurs-kilomètres dans les transports en commun ferroviaires en Limousin  
**Un développement récent et d'envergure**

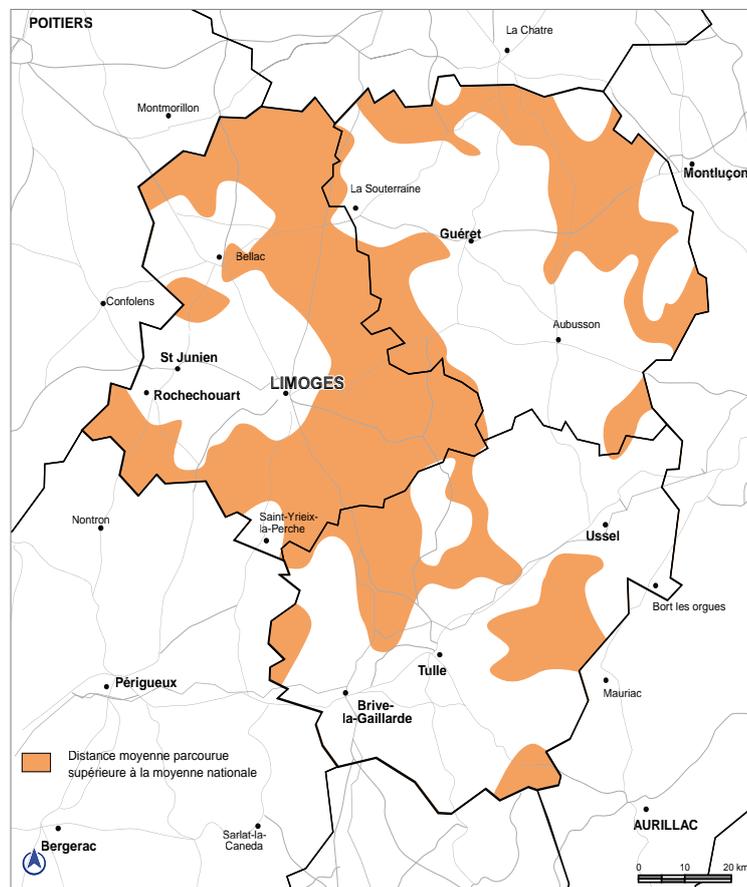


Source : DREAL Limousin, d'après Conseil Régional du Limousin

Déplacements domicile-travail en distance moyenne parcourue  
**Des trajets professionnels relativement longs pour bon nombre de salariés limousins**

Les déplacements (et notamment ceux des actifs) sont nombreux dans les communes situées à proximité des zones d'agglomération où les déplacements s'effectuent sur des distances plus courtes qu'en moyenne nationale. Il s'agit des pôles principaux de la région (Limoges, Brive, Tulle, Guéret). Ces actifs représentent 67,8 % des salariés de la région et 51,8 % des kilomètres effectués en voiture. La distance quotidienne moyenne parcourue est de 15 km. Le secteur Sud-Ouest de la Haute-Vienne notamment, concerne les communes dans lesquelles les distances parcourues par les actifs sont supérieures à la moyenne nationale. Globalement, les actifs résidant dans ces communes représentent 17 % des salariés du Limousin et 31,2 % des kilomètres. La distance parcourue est de 35 km par jour.

En 2004, 5 km de bandes cyclables étaient disponibles à Brive et 18,4 km à Limoges. Moins de 20 % étaient en site propre. En 2007, on comptait 30 km de bandes cyclables à Limoges, 10 km à Brive, 2 km de pistes cyclables à Limoges, 5 à Brive, 700 m à Tulle et 500 m à Saint-Junien. Le schéma directeur cyclable de Brive prévoit la construction de 85 km de pistes supplémentaires. L'agglomération de Limoges étend à cinq communes de la première couronne son schéma directeur des vélos.



Source : DREAL Limousin - Université Paris XII, d'après INSEE/ DADS salariés 2005

*Organisation des transports***Le PDU, un outil de cohérence territoriale**

Le plan de déplacement urbain concerne les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il vise en particulier à réduire le trafic des automobiles. Il s'inscrit dans une logique urbaine globale, en assurant l'articulation entre planification urbaine et politiques de déplacements.

L'activité de transports de voyageurs des aéroports régionaux s'est considérablement développée au cours de ces dernières années. Grâce à l'offre proposée par les compagnies low-cost, dont la part de marché est de l'ordre de 75 %, le nombre de voyageurs transportés a été multiplié par 2,2 en une décennie. En juin 2010, l'ouverture de l'infrastructure « Brive-Vallée de la Dordogne » a dynamisé le transport aérien de voyageurs, avec une augmentation annuelle de 73% du nombre de voyageurs transportés via un aéroport corrézien.

Dans le cadre d'une politique des transports née du Grenelle de l'Environnement, une étude concernant le positionnement de l'aéroport international de Limoges au sein du territoire du Centre Ouest Atlantique a été réalisée. Cette étude a pour ambition de dégager un projet stratégique perceptible de desserte aérienne de Limoges et de sa région permettant de porter des projets à une échelle plus large et, dans l'idéal, d'obtenir une vision de la desserte aérienne du Grand Centre Ouest.



### ■ Enjeux et pistes de réflexions

Pour le **transport des personnes**, il convient d'assurer le développement des modes de transport alternatifs à la voiture en organisant et adaptant mieux les transports collectifs aux modes de vie actuels. La structuration urbaine de Brive tente de répondre à cette nouvelle demande. Des démarches similaires sont engagées au niveau de la ville de Tulle, de la Communauté de Communes de Guéret Saint Vaury et du Conseil Général de la Corrèze. L'étalement urbain de Limoges ne favorise pas une requalification urbaine qui pourrait tirer profit des investissements passés.

En zones urbaines, l'aménagement d'infrastructures pour effectuer du transport en commun en site propre doit être développé ainsi que la création de parking relais et pôles intermodaux intégrant le développement d'activités et de services favorisant l'utilisation des transports alternatifs à la voiture.

Les pôles d'échanges intermodaux sont relativement peu développés. Afin de garantir un développement durable du territoire régional, il convient d'assurer un développement coordonné des différents systèmes de transport collectif de voyageurs que sont les transports régionaux (TER), les transports interurbains et les transports urbains. Les techniques du cadencement, du rabattement vers des lignes principales, de la billettique unique, et du covoiturage méritent d'être développées pour poursuivre les efforts déjà entrepris en Limousin. En particulier, un centre de mobilité, appelé Mobilimousin, a été mis en place. Ce service d'informations multimodales est disponible pour l'ensemble des transports publics en Limousin.



L'arrivée de la LGV doit être l'occasion de penser aménagement de l'espace et organisation de la réponse aux nouveaux besoins de mobilités induits par le développement du rayonnement attendu pour l'ensemble de la région. Cela doit se traduire en matière de transport par une offre de transport collectif pertinente au regard des enjeux environnementaux et climatiques.

Un accompagnement à la réalisation de plans de déplacements entreprise et administration (PDE-PDA) s'intègre dans les politiques de développement durable.

L'utilisation des modes doux, notamment les déplacements à vélo, doit être encouragée par des aménagements adaptés et sécurisés. Le développement des véloroutes et voies vertes contribuerait également aux objectifs de développement durable.



Dans les zones rurales, peu dotées en transports collectifs, des solutions alternatives comme le covoiturage et l'auto-partage peuvent être développées.

Une coordination des actions menées par l'ensemble des acteurs chargés de répondre aux besoins de mobilité est essentielle pour développer, au niveau de la région, des systèmes de transports durables.

Dans le domaine du **transport des marchandises**, des réflexions devront être menées au niveau de la logistique urbaine. Cette démarche est lancée à Brive comme action retenue dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui consiste à limiter les nuisances générées par le transport routier de marchandises tout en facilitant les livraisons des entreprises locales.

Il conviendrait d'aller vers un regroupement des flux et favoriser le mode ferroviaire, et encourager la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) pour le marché de certaines filières telles que bois, matériaux, etc. Une analyse prospective de l'organisation du transport de marchandises en Limousin est actuellement menée par la DREAL.

#### ■ Pour en savoir plus

Analyse prospective de la filière bois en Limousin, DREAL Limousin, Les synthèses n°2 / Février 2010

Pour une mobilité durable, articuler développement urbain et offre de mobilité, DREAL Limousin, Les synthèses n°13 / Août 2011.