

ÉDITORIAL

Des politiques locales pour améliorer la qualité de l'air

Pascale PÉCHEUR*

Dans le domaine de l'environnement, comme dans d'autres, les politiques nationales s'appuient sur des politiques menées au niveau local et régional. Or, en matière de qualité de l'air, la réponse locale relève pour beaucoup des autorités organisatrices de transport**. Le transport est devenu le principal émetteur de gaz à effet de serre et autres polluants. La voiture, qui a pris l'ascendant sur les autres modes de déplacement se trouve au premier rang des accusés. Les autorités organisatrices sont donc amenées à jouer un rôle majeur pour réduire les émissions polluantes.

Tout d'abord, elles ont la responsabilité d'organiser les transports publics et donc pour mission d'offrir aux citoyens une alternative crédible à l'usage de la voiture.

Plus largement, avec la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), les autorités organisatrices ont gagné le statut de principal acteur des déplacements en se voyant fixer comme objectif la réduction de la circulation et élargir leur domaine de réflexion au stationnement et au partage de la voirie en faveur des bicyclettes et des piétons.

Les autorités organisatrices disposent en effet d'un outil indispensable pour améliorer la qualité de l'air en maîtrisant mieux les déplacements, c'est le Plan de déplacements urbains (PDU). La Loi sur l'air a imposé la réalisation d'un PDU dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants et, dans le souci de privilégier le développement des modes alternatifs à l'automobile, en a confié la réalisation aux autorités organisatrices de transport. Les 65 agglomérations concernées se sont lancées dans ce processus, rejointes par d'autres agglomérations volontaires qui voient dans le PDU le meilleur moyen de planifier l'organisation des transports et de concevoir un urbanisme plus économe en déplacements. La Loi sur l'air a définitivement lié qualité globale de l'air et politiques locales de maîtrise des déplacements et de restriction de la circulation automobile, faisant ainsi des autorités organisatrices de

transport des acteurs clés de l'environnement en France.

Les PDU répondent avant tout aux six objectifs fixés dans le cadre de la Loi sur l'air : la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements plus économes et moins polluants comme la bicyclette et la marche à pied, l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, l'organisation du stationnement, la meilleure gestion du transport et des livraisons de marchandises, ainsi que l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Beaucoup d'agglomérations se sont fixées, à l'horizon 2010, des objectifs ambitieux en matière de réduction de la circulation automobile. Elles ont pour cela misé sur les transports publics, notamment avec des projets de transports en commun en site propre (TCSP), mais aussi sur le vélo, avec la création ou l'extension de véritables réseaux cyclables urbains et sur la marche à pied, en rendant ses lettres de noblesse au mode de déplacement le plus naturel.

Au centre de ces politiques, les transports publics, qui s'améliorent, se modernisent et développent une meilleure qualité de service. S'ils sont bien localement les meilleurs outils pour réduire la pollution, ils se doivent d'avoir une image exemplaire. C'est pourquoi de nombreuses agglomérations se sont lancées dans des programmes de développement de transports publics propres. Il s'agit tout d'abord des projets de TCSP dont beaucoup sont des tramways ou des véhicules intermédiaires qui fonctionnent à l'énergie électrique. Mais la révolution des énergies propres concerne surtout les bus, parfois, et à tort, accusés de polluer, alors qu'ils polluent 10 à 20 fois moins que la voiture par personne transportée. Beaucoup de collectivités ont adopté ou expérimentent des énergies de substitution : gaz de pétrole liquéfié (GPL), gaz naturel pour véhicules (GNV), Aquazole (mélange eau-gazole), gazole à basse teneur en soufre, associés à des filtres à particules, électricité, sans oublier le développement de la pile à combustible qui fera son apparition dans les années à venir.

Au bout du compte, c'est pour les citoyens l'espoir d'une meilleure qualité de vie, de moins d'embouteillages et d'une meilleure qualité de l'air.

* Secrétaire Générale du GART (Groupement des autorités responsables de transport).

** Les autorités organisatrices de transport urbain sont des Communautés urbaines, d'agglomérations ou de communes, ou encore des Districts, Syndicats de communes qui organisent sur leur territoire un réseau de transport en commun (bus, tramway, métro).

Aujourd'hui, la moitié des PDU a été adoptée et la plupart des autres sont bien avancés. Mais les mesures inscrites dans les PDU trouvent vite leurs limites quand la compétence en matière d'urbanisme relève d'autres instances et que le pouvoir de police des maires en matière de gestion de la circulation et du stationnement ne peut être contraint. C'est pourquoi les PDU doivent s'insérer dans la hiérarchie des documents d'urbanisme et s'imposer à certains actes des maires. Les autorités organisatrices vont pouvoir franchir cette étape supplémentaire grâce à la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain (SRU) qui vient d'être adoptée. Dorénavant, ce sont donc les principes de la Loi sur l'air, la volonté de réduire la circulation automobile au profit d'autres modes, qui vont primer sur les choix en matière de développement urbain ou de stationnement.

Tout d'abord la question de l'offre de stationnement va pouvoir être tranchée à l'échelle de l'agglomération. Il pourra ainsi être mis fin à l'accroissement du nombre de places de stationnement dans les villes, là où la densité de l'offre en transport public est suffisante pour provoquer

un transfert modal de la voiture vers les transports en commun ; en effet il est largement reconnu que l'offre de stationnement sur le lieu de destination est déterminante dans le recours à la voiture. Les autorités organisatrices pourront ainsi assurer la cohérence entre la politique de développement des transports publics et celle du stationnement. Il en ira de même pour la réglementation concernant les livraisons.

Enfin, en insérant les PDU dans la hiérarchie des documents d'urbanisme, entre SCOT (schéma de cohérence territoriale, ex-schéma directeur) et PLU (plan local d'urbanisme, ex-POS) et en prescrivant comme objectifs aux SCOT la maîtrise des déplacements et l'urbanisation en priorité des zones bien desservies par les transports publics, la loi SRU reconnaît enfin le rôle que joue depuis 30 ans la périurbanisation dans le développement de la circulation et tente de mettre en place les outils pour juguler l'éclatement des villes.

Ce n'est qu'un début. Le rôle des autorités organisatrices est déterminant. Car c'est d'abord au niveau local que peut se gagner la bataille d'un air plus pur.