

DOSSIER THEMATIQUE

DEVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORT

I.- Le développement durable : cadre général et contexte d'émergence

Synthèse réalisée à partir de différentes sources documentaires dont :

- Propositions pour une Stratégie Nationale de Développement Durable, CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS, mars 2002 <http://www.environnement.gouv.fr/telch/2002-t1/20020313-strategie-dev-durable.pdf>

- Historique du développement durable, Site du Ministère de l'écologie et du développement durable, http://www.environnement.gouv.fr/actua/com2003/developpement_durable/historique_dd.htm

A HISTORIQUE : L'EMERGENCE D'UN CONCEPT

Le préambule à la notion de développement durable trouve son origine en 1971. C'est à cette date que le **Club de Rome** (association privée internationale), porté par la montée en puissance des préoccupations environnementalistes, publie "Halte à la croissance". Ce document prône une **croissance zéro** pour préserver les ressources naturelles et protéger la planète à long terme.

Le rapport Meadows sur les limites de la croissance (1972) a marqué une première étape dans les réflexions sur le développement durable, en suscitant d'importants débats et en développant l'idée que la croissance de la population et des niveaux de vie buterait à terme sur la rareté des ressources naturelles de base (énergie, eau, sols). Si ces conclusions les plus alarmistes firent place à l'idée qu'il ne convenait pas de récuser la croissance en tant que telle, le rapport reconnaissait pour la première fois la nécessité **d'assurer les conditions d'une croissance permettant la préservation de l'environnement**. La même année, la *Conférence de Stockholm* inaugurerait la réflexion des Etats sur les liens entre la protection de l'environnement et le développement humain : le concept **d'éco-développement** est né.

Les années 80 sont marquées par la prise de conscience par le grand public des conséquences d'un développement incontrôlé (pollutions industrielles, pluies acides, trou dans la couche d'ozone, ...). C'est dans ce contexte que le **concept de Développement Durable (Sustainable Development)** est né. Relativement confidentiel dans un premier temps, ce n'est qu'en 1987 que ce concept est popularisé dans le cadre du rapport de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, Commission dite *Brundtland*, du nom de sa présidente (1987). C'est dans ce *rapport Brundtland*, "Notre Avenir à tous", qu'est proposée la définition la plus communément admise du développement durable :

Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

B LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Cette phase d'émergence du concept du Développement Durable reste pourtant relativement inopérante faute d'engagement concret des gouvernements. Mais il faut retenir de cette phase l'importante démarche intellectuelle menée. Ce n'est que plus tard - après une phase d'appropriation du concept par la communauté internationale - que des démarches plus concrètes ont pu voir le jour.

Il aura en effet fallu attendre 1992 soit 20 ans après Stockholm pour que le concept trouve réellement une place dans les discours.

En effet, 182 nations se retrouveront autour de ce concept lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (aussi appelé Sommet de la Terre) à **Rio de Janeiro**, en juin 1992. La communauté internationale y prend la mesure des problèmes mondiaux et propose pour la première fois une démarche de mise en œuvre du concept à travers un agenda pour le XXI^e siècle : "l'agenda 21". Il doit promouvoir un mode de développement durable et permettre aux différents pays de s'engager dans l'application de grandes conventions (climat, biodiversité...) et de construire des solidarités nouvelles. Cet accord multilatéral trouve sa déclinaison au plan local avec "[les agendas 21 locaux](#)". En France c'est la loi n°99-533 du 25 juin 1999 (loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire) qui incite les communes à s'engager dans cette démarche dans le cadre des contrats de plan Etat-région, en référence à l'article 28 du programme d'agenda 21 qui précise les modalités de ces programmes locaux.

Dans cette nouvelle dynamique, les Etats vont successivement s'engager dans l'élaboration de stratégies de développement durable.

L'Union Européenne a adopté sa propre [stratégie de développement durable](#) le 15 juin 2001 lors du Conseil Européen de Göteborg. Les stratégies nationales doivent être en cohérence avec cette politique et intégrer la dimension européenne comme un moyen d'atteindre l'objectif commun. Pour sa part la France a adopté [une stratégie nationale de développement durable](#) le 3 juin 2003 lors du comité interministériel pour le développement durable.

Dans le domaine de l'engagement contraignant, le **sommet de Kyoto (1997)** marque un tournant. Pour la première fois, les Etats signataires des accords issus de ce sommet s'engagent dans [un protocole de lutte contre l'effet de serre](#) qui fixe des obligations et des objectifs clairs en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Le Sommet Mondial sur le développement durable de Johannesburg (du 26 août au 4 septembre 2002), qui a réuni les dirigeants de 174 pays, a surtout réaffirmé "l'impérieuse" nécessité d'engager la planète sur la voie du développement durable. Les différents pays y ont exposé les grandes lignes de leur stratégie de développement durable.

C INTEGRATION DU DEVELOPPEMENT DURABLE AU DROIT FRANÇAIS

Pour le Président de la République, Jacques Chirac, la notion encore complexe du développement durable est un des objectifs prioritaires du Gouvernement Raffarin. Il s'agit de concilier croissance, progrès social et protection de l'environnement, pour mettre en œuvre un autre modèle de développement que celui des 50 dernières années. C'est pourquoi, le 28 novembre 2002, s'est tenu un séminaire gouvernemental visant à préparer la stratégie nationale de développement durable pour les quatre à cinq années à venir. Chacun des 32 ministres présents a évoqué les premières actions à mettre en œuvre dans son secteur. Au total, 64 mesures concrètes ont été sélectionnées. Le texte définitif de la stratégie nationale de développement durable de la France a été adopté en comité interministériel le 3 juin 2003.

Dans le même temps le gouvernement Raffarin s'est lancé dans l'élaboration d'une [Charte de l'Environnement](#) qui sera adossée à la constitution, au plus haut niveau du droit français (elle a été adoptée en conseil des ministres le 25 juin 2003 et sera portée en discussion au parlement avant la fin de l'année).

Ce texte issu d'une concertation locale et du rapport d'experts (commission Coppens) reprend un certain nombre de principes déjà inscrits au code de l'environnement qu'il porte au plus haut niveau du droit français :

- Principe de prévention, de précaution, de participation, d'information et de pollueur-payeur

En outre il intègre d'autres principes liés à la notion de développement durable :

- Principe d'éducation, de responsabilité et d'intégration de l'environnement dans les politiques publiques.

Certaines notions importantes intimement liées au développement durable sont ainsi mises en évidence à l'occasion de la concertation nationale engagée :

- La notion même de développement durable qui sera pour la première fois intégrée à la Constitution française, les notions de patrimoine commun, de droit de l'homme à un environnement sain, de droit et de devoir en matière d'environnement selon les citoyens.

Au-delà d'un consensus national apparent, les débats et notamment ceux de la commission "Coppens" ont fait apparaître des divergences fondamentales. En effet, une polémique a vu le jour autour des principes de précaution et de pollueur-payeur.

Certains prônaient une prise en compte stricte des principes de précaution et de pollueurs-payeurs, alors que d'autres souhaitaient que ces principes restent vagues pour ne pas aboutir à une logique procédurière qui pourrait s'avérer contraignante pour les acteurs publics.

Lors du conseil interministériel du développement durable du 3 juin 2003 une solution intermédiaire a été retenue, fortement critiquée par les écologistes. Cette solution consiste à retenir ces principes tout en atténuant le niveau de responsabilité et d'obligation de tout un chacun.

II.- Définition d'un concept

A LES GRANDS PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Les principes généraux du développement durable trouvent leur fondement dans l'élaboration de l'agenda 21 (calendrier adopté à l'issue du sommet de Rio en 1992, c'est le texte fondateur des stratégies nationales de développement durable) :

- les principes de prévention à la source et de précaution

Il convient de prendre des mesures de prévention visant à empêcher la dégradation de l'environnement et la pollution (il vaut mieux prévenir que guérir).

- Le principe pollueur/payeur

Le principe pollueur-payeur tend à imputer au pollueur les dépenses relatives à la prévention ou à la réduction des pollutions dont il pourrait être l'auteur. L'application de ce principe vise à anticiper un dommage et à fixer une règle d'imputation du coût des mesures en faveur de l'environnement.

- Le principe de participation

Le principe de développement durable implique l'adhésion sociale, il faut donc organiser une véritable concertation le plus en amont des projets afin de dépasser la seule réponse au mécontentement trop terre à terre.

- Le principe de rationalité

Au-delà de la répartition équitable des avantages et des inconvénients des réalisations il faut prendre en compte toutes les conséquences sociales des décisions.

- Le principe d'intégration (dans un champ large d'intervention)

Dans le processus de développement de la protection de l'environnement mais aussi dans les processus de développement économique, social (collectif) et humain (individuel).

- Le principe de solidarité

Le souci de préservation des générations futures oblige à promouvoir un développement permettant le remplacement des énergies non renouvelables et le renouvellement des énergies renouvelables.

- Le principe de liberté des générations futures

Laisser aux générations la marge de manœuvre nécessaire pour qu'elles puissent faire des choix en matière de développement.

- La combinaison des principes d'équité sociale, d'efficacité économique, d'amélioration de l'environnement, de simplicité de l'appareil de contrôle et de gestion.

Les différents critères précédemment cités ne valent que s'ils sont combinés les uns avec les autres dans une logique systémique. Cette combinaison passe notamment par l'originalité de l'organisation institutionnelle choisie pour la gestion des territoires.

B LES PILIERS DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Les principes du développement durable s'inscrivent dans l'équilibre de trois piliers :

- **un pilier économique** : un développement durable signifie un développement compétitif qui concilie la recherche d'objectifs de croissance et d'efficacité économiques. Il s'agit de combiner rentabilité des services, accessibilité financière de tous et dynamisme économique. Ce pilier touche essentiellement aux modèles d'organisation, aux techniques et aux outils d'exécution.

- **un pilier social** : le développement durable ne vise pas à la croissance du PIB pour le PIB, mais bien à satisfaire les besoins fondamentaux des humains et à répondre à des objectifs d'équité et de cohésion sociale. En ce sens, il englobe les questions d'éducation, de santé, de commodités, de confort, de culture...

- **un pilier environnemental** : quelque fois ignoré ou au contraire trop mis en avant, l'environnement est une des composantes du développement durable. Il ne saurait y avoir "soutenabilité" du développement sans préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources pour le long terme. Ceci passe par la maîtrise des grands équilibres permettant la diversité et la survie des espèces, la conservation et la gestion des ressources, la limitation des dégradations...

Ces trois piliers se situent sur un pied d'égalité. Les politiques mises en oeuvre doivent en permettre une articulation harmonieuse. Le territoire est un élément stratégique pour toute approche intégrée de développement durable, car il constitue la base commune de ces trois piliers et forme le cadre le plus favorable à leur (ré-)conciliation. Il est souvent le niveau où se situent les acteurs locaux responsables et où peuvent émerger les initiatives locales.

C LA DEFINITION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

La définition la plus communément admise du développement durable est la suivante :

" Un développement qui répond au besoin du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ".

Elle est issue du rapport Brundtland (1987)

III.- Le lien entre Développement Durable et Transport Public en question

A COMMENT METTRE EN ŒUVRE LE DEVELOPPEMENT DURABLE SUR LE TERRAIN ?

Les politiques publiques sont un cadre majeur de mise en œuvre des principes du développement durable. Si les agendas 21 locaux portent les grands engagements des collectivités territoriales en la matière, c'est à travers l'action publique dans son ensemble que l'on peut trouver localement des leviers pour mettre en œuvre le développement durable.

Différentes entrées opérationnelles sont possibles :

- l'aménagement et l'urbanisme
- le transport et la gestion de la mobilité
- l'environnement
- le lien entre environnement et économie
- les démarches participatives
- les démarches tiers-mondistes

Les démarches développées sur le terrain relèvent d'une logique soit d'aménagement, soit d'environnement, soit économique, soit sociale. Cependant il convient de ne pas cloisonner ces différentes démarches ; il est préférable de les associer car elles sont complémentaires les unes avec les autres.

Au regard des actions menées localement, il apparaît le plus souvent que les piliers, social et économique sont trop peu pris en compte dans les approches développées au profit des seules démarches environnementalistes plus évidentes à mettre en œuvre.

B COMMENT PASSE-T-ON DU DEVELOPPEMENT DURABLE AU TRANSPORT DURABLE ? OU LE PARADOXE TRANSPORT

Parce qu'il permet la mobilité des biens, des personnes et de l'information, le transport est le **principal vecteur de développement de notre société**. Cependant, au regard de nos pratiques actuelles de mobilité, le transport est aussi le **principal vecteur d'un "mal" développement**. Ce "mal" développement se matérialise à travers les impacts environnementaux (pollution et impacts sur la santé, réchauffement climatique, ...) mais aussi à travers les modifications de l'équilibre social de notre société (accroissement des phénomènes d'exclusion spatiale, de gaspillage de l'espace disponible, de dégradation de la qualité de vie dans les zones de congestion urbaine, ...).

Au regard de la croissance démographique de la planète et des besoins prévisibles de mobilité, une poursuite de nos pratiques en matière de mobilité pourrait même compromettre sérieusement notre possibilité de développement nous conduisant à un non développement.

Pourtant, c'est parce qu'il contient en lui cette double faculté - de permettre le développement et de le rendre insoutenable - que le transport s'avère aussi être le **levier le plus efficace** pour accéder à un **développement durable**. Il y a en effet dans le transport de formidables marges de progrès, que ce soit sur le plan environnemental, économique ou social. Pour toutes ces raisons, le transport doit être au cœur des préoccupations pour quiconque s'intéresse au développement durable.

Pour répondre aux exigences d'une mobilité durable, le transport doit répondre à certaines contraintes et notamment dans les zones urbaines qui concentrent une large majorité de la

population et des déplacements. S'interroger sur la contribution d'une politique de déplacements, dans ces zones urbaines, au développement durable consiste à rechercher un mode de développement qui concilie équité, environnement, économie et participation.

Sur un plan plus opérationnel, les **sept objectifs** du développement urbain durable mis en évidence par les expériences locales concernent les déplacements à des degrés variables :

- **assurer la diversité de l'occupation des territoires** : cela suppose de prendre en compte les qualités d'accessibilité et de desserte des différentes parties de la ville pour choisir les lieux d'implantation d'éventuels projets urbains (activités, habitat...), mais également de vérifier l'adéquation des niveaux de desserte par mode au tissu existant et de l'adapter si nécessaire.

- **faciliter l'intégration urbaine des populations** : la politique des déplacements peut et doit permettre à tous les habitants d'accéder aux services et avantages de la ville et lutter activement contre les inégalités, c'est-à-dire les réduire ou, a minima, ne pas contribuer à les accroître, et cela à des conditions de coûts acceptables pour les différentes catégories de population.

- **valoriser le patrimoine** : la politique des déplacements y contribue dans la mesure où, d'abord, l'accessibilité des différents lieux de l'agglomération ou du territoire est une condition pour découvrir le patrimoine, par exemple les sites touristiques ou remarquables... Ensuite les infrastructures de transport participent elles-mêmes à la création d'un patrimoine (gares, ponts, tramway...) et ont un impact sur le paysage urbain ou naturel. Ainsi, la typologie d'une voie (rue, boulevard, avenue, rocade) ne crée pas le même paysage et participe différemment à la mise en valeur ou à la dévalorisation d'un lieu ou d'un site. De même, les différents modes de déplacements n'ont pas un impact équivalent sur l'encombrement de l'espace public et la création d'une ambiance urbaine (congestion automobile, "train" de bus dans certains hyper-centres...).

- **veiller à une utilisation économe et valorisante des ressources** : les choix en matière de déplacements dans le développement de la ville doivent répondre à deux familles d'objectifs environnementaux : d'une part, la préservation des milieux (air, eau, sols, écosystèmes) et la gestion des ressources (eau, énergie, espaces, biodiversité...) et, d'autre part, le maintien, voire le renforcement de la qualité et du cadre de vie en termes de paysages urbains et naturels. Sur le premier point, il convient de coordonner étroitement l'usage du sol avec les potentiels d'accessibilité par les divers modes de façon à maîtriser d'une part, les besoins de déplacement (nombre et distance), et d'autre part la place de la voiture dans le système de transport (mode). Cela suppose également d'encourager l'usage de modes économes en énergie.

- **assurer la santé publique** : au regard des déplacements, il s'agit non seulement de réduire les effets néfastes des nuisances produites par les déplacements sur la santé des habitants, notamment les accidents, le bruit et la pollution de l'air, mais aussi de permettre l'accès aux services et établissements de soins pour l'ensemble de la population.

- **organiser la gestion des territoires** : comme les autres politiques sectorielles, la politique des déplacements est également concernée par cette question. En effet, malgré les récents progrès de l'intercommunalité, il n'est pas rare que les périmètres de projet ne correspondent pas aux structures administratives et politiques existantes. La superposition des périmètres de compétence peut être source d'incohérence entre les différentes politiques sectorielles. Dans l'approche d'une mobilité durable, l'articulation entre les différents niveaux ou structures est donc indispensable. Par ailleurs, cette question comporte aussi une dimension

financière : en effet, le système de déplacements doit avoir des coûts totaux (monétarisation des coûts externes) acceptables par la puissance publique, et compatibles avec les capacités financières à la fois des collectivités, de l'Etat et des ménages.

- **favoriser la démocratie locale** : partant du postulat qu'il n'existe pas de réponse absolue concernant les aménagements et les qualités qui comptent pour améliorer l'environnement et le fonctionnement urbain. Ces solutions sont à définir avec l'ensemble des acteurs, dont les habitants. La consultation et la participation de la collectivité sont donc essentielles pour déterminer le sens et le contenu du développement durable à l'échelle locale.

Source : Françoise ROUXEL et Dominique RIST.- *Le développement durable : approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux*.- CERTU, septembre 2000

Au regard de ces objectifs pour une politique de déplacement durable, on peut retenir la définition suivante d'un système de transport durable :

Transport durable s'entend d'un système qui :

- *permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès aux biens, aux emplois, à l'éducation, aux loisirs et à l'information. Cet accès s'effectuant en toute sécurité en harmonie avec la santé des humains et des écosystèmes, et dans le respect de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci ;*

- *est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport, permet la meilleure utilisation de chacun des modes, dans une logique d'intermodalité, et appuie une économie dynamique ;*

- *ne produit d'émissions polluantes et de déchets que dans la limite de la capacité de la planète de les absorber, consomme un minimum de ressources non renouvelables et d'espace, produit le moins de bruit possible et réutilise et recycle ses composants.*

Sources : Le Centre pour un transport durable, *Définition et vision du transport durable*, Toronto, septembre 1997 & UITP, *Mobilité durable un maillon essentiel du développement durable*, Bruxelles, Mai 2003

C EN QUOI NOTRE SYSTEME DE MOBILITE ACTUEL N'EST- IL PAS DURABLE ?
ET POURQUOI CE SYSTEME EST-IL UN LEVIER ESSENTIEL DE MISE EN ŒUVRE DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ?

1) Un constat préoccupant :

Notre système de transport actuel n'est pas durable pour plusieurs raisons :

- **Synonyme de ségrégation spatiale et sociale**

Doublée de l'étalement urbain, l'évolution des technologies Transports a permis la mise en place d'un phénomène très marquant en terme de mobilité : une dissociation des lieux d'activités et des lieux de résidences, une forte augmentation de la demande de mobilité et une dé-densification des flux peu favorables aux transports collectifs.

L'évolution des niveaux et des modes de vie des dernières décennies s'est accompagnée d'une modification importante de la structure et de la nature de la mobilité. Si la durée consacrée aux déplacements domicile/travail reste stable, les distances parcourues ont quant à elles « explosé » notamment du fait de l'augmentation des vitesses de déplacement. En outre, la nature des déplacements a profondément été modifiée ; ainsi en dépit d'une augmentation continue des kilomètres parcourus, les déplacements domicile/travail ne représentent plus que 20% des kilomètres alors qu'ils étaient largement majoritaires il y a encore peu de temps. Les déplacements liés à l'augmentation du temps libre (loisirs, courses,...) ont vu leur nombre et leurs distances augmenter de façon exponentielle. Cette explosion quantitative et qualitative des motifs de déplacement aggravée d'une dilution spatiale et temporelle des déplacements.

Jusqu'à présent le seul modèle développé pour répondre à cette évolution a été celui du tout voiture. Bien que relativement évident dans un premier temps il est maintenant de plus en plus critiqué : souvent associé à une image de liberté individuelle, ce mode de développement remet fortement en question le libre et équitable accès à la mobilité pour tous (notamment au regard du vieillissement de la population et de la difficulté pour une part grandissante de cette dernière à accéder à des modes de déplacements individuels).

- **Circulation automobile : congestion et pollution locale**

Du fait de l'accroissement de la mobilité individuelle les grandes agglomérations sont de plus en plus sujettes au phénomène de congestion avec des conséquences importantes sur le niveau d'accidentologie.

En outre cette congestion pose des problèmes de raréfaction de l'espace et donc de **perte d'efficacité des transports en commun** de surface (vitesse commerciale, régularité, ponctualité, ...) obligeant ainsi les décideurs publics à trouver des solutions innovantes pour rendre aux transports en commun leur efficacité : **Couloirs bus, priorité aux feux, lignes de TCSP, Métros.**

- **L'impact sur la santé humaine**

Du fait de sa part de responsabilité dans les phénomènes de pollution à l'ozone, de pluies acides, et de pollution par émission de particules, la circulation routière est notoirement responsable d'une dégradation de la santé publique (augmentation des maladies respiratoires, aggravation de risque de cancer, ...)

- **Dégradation du patrimoine et du cadre de vie urbain**

Le bruit est la forme de pollution à laquelle les habitants des agglomérations françaises sont le plus sensibles et la circulation routière en est responsable à plus de 80%. En terme d'espace public, dans les grandes agglomérations la congestion a eu un impact particulièrement négatif sur la distribution de l'espace public :

- Forte augmentation de l'espace public accaparé par la voirie et notamment pour le stationnement des voitures particulières et avec d'importants effets de coupures sur les plus grands axes de circulation et carrefours,
- Nette diminution de l'espace public disponible pour les autres usages (loisir, détente, marchés, activités culturelles, ...) avec une forte incidence sur la qualité de vie en ville.

En plus de leurs effets sur la santé humaine, les émissions de particules et les autres pollutions atmosphériques dégradent sensiblement le patrimoine bâti. Le noircissement des façades en est une illustration mais ce n'est pas la seule, l'érosion accélérée de la pierre en est par exemple une autre.

- **Synonyme de réchauffement climatique**

Le réchauffement climatique unanimement dénoncé par la communauté scientifique internationale pourrait avoir de graves conséquences sur le développement humain et sur notre écosystème. En grande partie d'origine entropique ce réchauffement climatique est dû aux émissions de gaz à effet de serre induites par les activités humaines et notamment par la combustion de carburants carbonés (pétrole, charbon, ...).

L'impact des transports sur ces émissions est particulièrement important (28,7% des émissions en équivalent tonnes de CO₂ en France en 2001 selon le CITEPA).

Au regard de l'évolution déjà constatée (+ 21,28% entre 1990 et 2001 selon le CITERPA) et des prévisions de développement du secteur des transports (+40% à 60% entre 1996 et 2020¹), les prévisions sont particulièrement pessimistes. Ceci, en dépit de la diminution du niveau d'émission unitaire engagée notamment dans le secteur automobile.

En effet, en l'absence de transfert modal massif et/ou d'innovations technologiques majeures dans le domaine énergétique, le volume d'émissions de gaz à effet de serre lié au secteur des transports pourrait doubler sur la période 1996-2020. Certaines évolutions technologiques (diminution de la consommation d'énergie, amélioration des filtres, ..) pourront sans doute atténuer cette augmentation prévisible mais de l'avis des spécialistes, les évolutions technologiques attendues ne seront pas en mesure d'inverser la tendance à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, liée aussi à la croissance des trafics.

- **Synonyme de raréfaction des ressources énergétiques**

Dans un contexte de forte croissance démographique et donc d'augmentation des besoins énergétiques, la raréfaction des énergies fossiles non renouvelable tel que le gaz naturel ou le pétrole est particulièrement préoccupante.

En la matière les transports sont démesurément consommateurs d'énergies non renouvelables. Depuis 1973, la consommation d'énergie des transports en France s'est accrue de 50 %. Elle représentait alors moins de 35 % des importations de pétrole à usage énergétique contre plus de 60 % aujourd'hui. En 1992, plus de 47 Mtep² ont été consommés par le secteur des transports (dont 50 % en ville.) C'est en ce sens qu'ils

¹ D'après les travaux d'avant-projet de transport relatif à la stratégie nationale de développement durable effectués à partir des différents scénarios établis en 1999 pour les schémas de service.

² Million de tonnes équivalent pétrole

risquent - à terme et en l'état des tendances - de compromettre de façon irréversible notre développement.

- "L'impérieuse" nécessité d'accéder à une mobilité viable à long terme

La mise en œuvre du protocole de Kyoto :

Dans le cadre de la démarche de diminution des émissions de gaz à effet de serre engagée lors des accords de Kyoto, la France s'est vue assigner un objectif de quasi stabilisation de ses émissions au niveau de 1990, du fait de la particularité de son système de production énergétique (essentiellement basé sur le nucléaire : pauvre en émissions de gaz à effet de serre). Pour les mêmes raisons la part du secteur transport dans les émissions est particulièrement importante (28,7%). Cependant l'objectif fixé pour 2050 doit conduire à une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre.

2) Un levier essentiel pour la mise en œuvre du Développement durable :

Ce tableau a priori négatif, qui nous pousse à réfléchir sur la place que l'on souhaite donner au transport dans notre mode de développement, contribue à justifier le formidable levier que constituent les politiques de déplacement et plus généralement de mobilité dans notre effort pour promouvoir un développement durable et viable à long terme.

En effet au regard de ces incidences il est acceptable de penser que le transport a en lui un formidable potentiel de progrès en matière de développement durable.

Les professionnels du transport, que sont les industriels du secteur automobile avec les moyens dont ils disposent, ont déjà pris le problème à bras le corps.

Réunis dans le cadre d'un consortium créé en 2000, le WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), ils ont engagé une réflexion de fond sur les enjeux de la mobilité à l'échelle planétaire. Le programme de travail engagé dresse un bilan de la mobilité et doit dégager les pistes de développement du secteur automobile dans une approche développement soutenable. Les conclusions de ce programme ambitieux sont attendues pour la fin de l'année 2003.

Au regard de ce travail il y a pour la profession du transport public, y compris les industriels, un vrai enjeu qu'il faut relever.

D QUELLE PLACE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LES REFLEXIONS SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

Parce qu'elles ont permis une plus grande concentration des activités et des hommes, améliorant ainsi considérablement la productivité, les villes sont au cœur de notre mode de croissance. Le transport public s'est développé dans ce type d'urbanisation, de fait il participe intimement à la croissance économique des grandes agglomérations. Par ailleurs, le transport public est physiquement le seul moyen de transport qui puisse garantir un libre et égal accès de tous aux activités et aux principales fonctions urbaines, dans ces espaces urbains où la place disponible est de plus en plus rare et coûteuse. A ce titre le transport public est un maillon essentiel du maintien de la cohérence sociale. Et parce qu'il permet de garantir une mobilité pour tous à un coût économique social et environnemental modéré, le transport public est garant d'un développement durable.

Le transport public semble plus que jamais d'actualité en matière de mobilité durable, il participe en effet à la mise en œuvre des grands principes qui encadrent cette notion :

- **En ce qui concerne le champ social il rend possible les principes :**

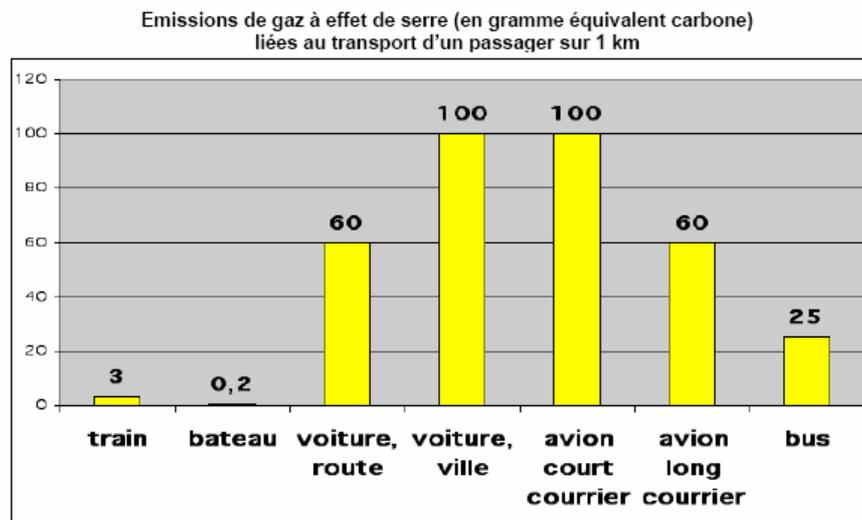
- **d'équité**, les transports publics garantissent un coût de mobilité modéré en milieu urbain comparé aux autres modes de transport (ex : comparaison entre le coût d'une autoroute urbaine avec le coût d'un TCSP rapporté au nombre de voyageurs). Pour peu que notre développement urbain le permette (densité accrue dans les franges urbaines), le transport public rendra possible l'idée de droit au transport pour tous. En outre les tarifications sociales, en place dans la quasi-totalité des réseaux de transport urbain, permettent de garantir le droit au transport pour de nombreuses catégories sociales (demandeur d'emploi, personnes âgées, ...)

- **d'accessibilité**, dans une logique de gestion de l'espace dans des zones de plus en plus saturées par la mobilité, le transport public, du fait de sa faible consommation d'espace public, est le seul moyen de permettre un accès de tous aux différentes fonctions urbaines. En outre, dans une perspective de vieillissement de la population, l'accès à la mobilité individuelle par voiture particulière paraît difficile à garantir (notamment au regard des efforts nécessaires entrepris en matière de lutte contre l'insécurité routière). Le transport public apparaît donc comme une alternative incontournable afin de garantir l'accès à la mobilité pour tous.

- **de sécurité** au sens d'accidentologie, les formes urbaines développées autour des modes doux et du transport public sont bien moins accidentogènes en terme de mobilité. A ce titre un travail sur la mixité et le partage de l'espace public doit être fait pour rendre à chaque mode de transport la place qui lui revient.

- **d'amélioration de la qualité de vie**. Du fait de sa faible consommation d'espace public, le transport public permet d'accéder à un partage de l'espace public plus équitable. C'est donc un vecteur essentiel d'amélioration de la qualité de vie.

- Il fait preuve d'une grande efficacité environnementale



Source : « Réduction des émissions de gaz à effet de serre : l'ampleur du défi » J.M. Jancovici, annales des Mines, janvier 2002

La mobilité des personnes et des biens est la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre. Du fait de sa faible consommation d'énergie fossile, rapportée au nombre de personnes transportées, le transport public peut s'avérer être un levier indispensable pour véritablement espérer accéder à la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs la **généralisation des matériels propres** (du type tramway, bus électriques, filtres à particules, carburants verts,...) ne peut que renforcer cet état de fait, ne serait-ce que sur le principe, puisque qu'à la base le seul fait d'être un transport collectif permet au transport public d'être particulièrement **mesuré dans ses émissions de gaz à effet de serre**. Localement l'impact environnemental positif des transports publics est très significatif, que ce soit en terme d'émissions de particules ou de bruit.

- Il participe à l'essor économique des agglomérations

Faibles consommateurs d'espace public, les transports en commun permettent une utilisation plus efficace et rationnelle de ce dernier. A titre d'exemple, sur Paris les bus consomment 2% de la voirie alors que les voitures individuelles utilisent 96% de l'espace public dont deux tiers sont occupés par le stationnement de surface (Francis Beaucire, Les transports publics et la ville, Paris, 1996).

A la base l'activité même de transport public est productrice de richesse comme toute activité. A ce titre, le transport public **participe au développement économique**. L'impact du transport public sur l'économie ne s'arrête pas à cela, il irrigue très largement les grandes agglomérations et y permet la mobilité nécessaire à toute activité économique (déplacements domicile - travail, loisir mais aussi pour toutes les activités de la vie urbaine). Sur ce point encore difficile à quantifier une récente étude de la Datar³, faite sur un panel de grandes villes européennes, a permis d'établir le lien entre développement des transports (au sens de l'accessibilité des territoires) et attractivité des territoires. Ainsi il a été établi qu'une ville qui garantit une mobilité efficace sera plus attractive en matière d'implantation de nouvelles entreprises et notamment d'entreprises à haute valeur ajoutée. Cette attractivité rendue possible par l'efficacité des transports peut donc être considérée comme **indirectement productrice de croissance économique**.

³ Datar, *Les villes européennes : analyse comparative*, La Documentation Française, Paris, 2003.

Au-delà de cette création de richesse, d'autres effets indirects ont été mis en évidence : les externalités. Ce sont les conséquences directement imputables à l'activité de transport sur son environnement. Elles peuvent être de deux natures : négatives ou positives.

Les externalités négatives :

Dans le cas des externalités environnementales il s'agit par exemple des émissions de gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement climatique, mais cela peut aussi être la pollution locale engendrée par l'activité de transport ou encore les accidents de la route. Il est à noter que dans le cas des transports publics ces externalités sont très faibles.

Les externalités positives :

Partant de la même logique les transports peuvent aussi avoir des incidences positives. Que ce soit en terme d'attractivité, de valorisation des espaces,

Partant de ce concept d'externalité, l'idée est d'internaliser ces coûts (ou ces gains) induits par l'activité de transport. Pour cela il faut monétariser les externalités de façon à pouvoir les imputer à chacun des modes de transport.

En France, pour le transport, les rapports « Boiteux I » et « Boiteux II » sont à peu près les seules tentatives en la matière. Leur auteur tente de monétariser les externalités liées au transport (prenant en compte les accidents de la route, la pollution locale et atmosphérique) mais excluant la pollution sonore qui n'apparaît que dans le second rapport de 1990. Par ailleurs la congestion n'est pas prise en compte. De plus les valeurs utilisées pour monétariser les externalités négatives sont jugées par certains comme étant trop faibles au regard de celles utilisées par nos voisins européens.

Une démarche parallèle mieux adaptée à la problématique du transport de voyageurs a été effectuée dans le cadre du « Compte national du transport de voyageurs (1998)⁴ ».

Suivant une logique comparable dans le cadre des accords de Kyoto une monétarisation des émissions de gaz à effet de serre a été établie. Ainsi un pays qui ne réalisera pas son objectif de diminution pourra acheter des droits à émettre qui seront mis sur le marché par des pays qui eux seront en dessous de leur plafond d'émission. Un tel système est envisagé par l'union européenne pour une mise en œuvre d'ici à 2005.

Jusqu'à présent ce type de démarches d'internalisation ne concerne que des externalités "négatives" mais on peut imaginer le même type de démarche pour les externalités positives. A ce titre l'évolution du prix du foncier peut être un bon indice de mesure pour les externalités qu'elles soient négatives et/ou positives :

En cas de pollution sonore importante ou d'effet de coupure engendrée par une autoroute ou une autre infrastructure de transport les valeurs foncières chuteront.

En cas d'effets positifs (amélioration de la qualité de vie, baisse de la pollution sonore et/ou locale) les prix auront tendance à augmenter. C'est ce qui se passe par exemple aux abords directs des lignes de TCSP (tramway, ou autres modes guidés).

Dans les deux cas les variations foncières ne sont jamais internalisées, le transport public est donc ainsi privé d'une source de financement considérable ; et à contrario les externalités négatives induites par les autres modes ne sont pas internalisées. Ainsi le transport routier ne paye pas son vrai coût et a fortiori les transports publics coûtent plus chers qu'ils ne devraient coûter si l'on internalisait ses externalités.

Par ailleurs, certaines voies prônent l'idée que les bienfaits environnementaux n'ont pas de prix monétarisable, et qu'il faut considérer que l'enjeu de protection de l'environnement se place au dessus de tous les autres enjeux. Ainsi, quelque en soit le

⁴ Edité par l'UTP en 2001 dans le cadre de la collection des rapports du FIER.

coût, il faut tout mettre en œuvre pour protéger l'environnement. Le développement du transport public entre aisément dans cette logique : au-delà des atouts économiques et sociaux du transport public qui sont parfois difficiles à monétiser, son apport environnemental suffit à justifier son développement.

Ce constat rapide tend à penser que le lien entre développement des transports publics et développement durable est clairement établi. Pourtant les choses ne sont pas si évidentes que cela. Si le lien entre transport public et développement durable en terme environnemental et de qualité de vie est évident, la relation avec les deux autres piliers du développement durable (économique et social), bien que relativement intuitive, n'est pas clairement établie. Il reste donc en la matière une vaste réflexion à engager notamment sur l'aspect économique.

E QUELS OUTILS POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE MOBILITE PLUS DURABLE ? **LA POLITIQUE SECTORIELLE DU TRANSPORT**

1) Les schémas de services

Extrait de la proposition pour une Stratégie Nationale de Développement Durable, CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS, mars 2002

<http://www.environnement.gouv.fr/telch/2002-t1/20020313-strategie-dev-durable.pdf>

« Le secteur des transports se caractérisait par une croissance non maîtrisée et par l'hégémonie écrasante de la route, bénéficiant de l'essentiel des investissements d'infrastructures et de conditions de concurrence favorables par rapport aux autres modes. La planification est dominée par une logique d'offre, méconnaissant les besoins des territoires et des usagers, et purement sectorielle, conduisant à une mauvaise utilisation des ressources publiques. Sans oublier un secteur ferroviaire, dont tous les moyens allaient au développement du réseau à grande vitesse, avec dans ce domaine une inflation de projets "infinançables" ».

Cette situation remettait gravement en cause la capacité de la France à respecter ses engagements pris à Kyoto en matière d'effet de serre. Elle conduisait à des inégalités territoriales (tout était focalisé sur la vitesse), au détriment des villes moyennes et des territoires ruraux. Ces impacts sur l'environnement menaçaient la qualité de vie et parfois la santé des populations exposées aux nuisances, tandis que la multiplication de grandes infrastructures portaient atteinte aux espaces naturels.

Dès 1997, la volonté d'inscrire les transports dans une logique de développement durable a été affirmée. La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 fixe les nouveaux objectifs de la politique des transports et de sa contribution à l'aménagement du territoire. Elle institue les schémas de services, **documents de planification à 20 ans** destinés à préciser les orientations de l'Etat et les modalités de leur mise en œuvre.

L'élaboration de ces schémas a nécessité plus de 2 ans de préparation après une importante concertation entre l'Etat et les régions.

Sur le plan de la méthode, les schémas sont partis des territoires et de leurs besoins, et non de l'offre d'infrastructures. Ils développent une logique multimodale, au lieu de juxtaposer l'offre des différents modes, sans se préoccuper de leur cohérence. Ils visent la réponse la mieux adaptée, en termes d'exploitation, d'amélioration de l'existant, et, seulement enfin, de création de nouvelles infrastructures.

Au niveau du contenu, ils expriment une politique en rupture avec le passé, visant à inscrire les transports dans une logique de développement durable. Cette politique s'est traduite par le **choix du scénario "multimodal volontariste"**, dont l'objectif est de respecter les engagements de Kyoto, et qui comporte en particulier des mesures de régulation de la demande et de rééquilibrage de la concurrence entre la route et les autres modes. Avec **deux grandes priorités : le développement du rail et de la voie d'eau pour le transport des marchandises, le développement des transports en commun et des modes alternatifs à l'automobile pour les déplacements urbains**. En conséquence, les modes non-routiers voient leur part s'accroître dans les propositions relatives aux infrastructures, et en particulier, **il n'y a plus de création d'offre routière nouvelle concurrente aux autres modes**. Pour les contournements d'agglomérations, tout sera mis en œuvre afin d'éviter d'encourager l'étalement urbain et de contrecarrer les objectifs des PDU (réduction de la part de l'automobile dans les déplacements). Les contrats de plan Etat-Régions ont traduit de premières inflexions dans ce domaine, avec la **multiplication par 10 des crédits affectés au mode ferroviaire**. »

2) Les plans de déplacements urbains (PDU)

Source : Site de la semaine européenne de la mobilité et du transport public : http://www.semaine-mobilite.org/pdf/dossier_presse.pdf

« Le plan de déplacements urbains (PDU) est un document établi par les autorités organisatrices des transports urbains, visant à définir les principes généraux de l'organisation des transports (de voyageurs et de marchandises), de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il constitue le document de référence d'une politique de déplacements, à l'échelle de l'agglomération, respectueuse de la qualité de vie et de la sécurité en milieu urbain. La loi SRU renforce le caractère "prescriptif" du PDU en matière de stationnement public (politique tarifaire, zone de stationnement payant, durée du stationnement), de construction d'aires de stationnement privées et de distribution des marchandises en ville. Ces nouvelles dispositions intègrent ainsi le fait que les politiques de stationnement constituent des outils opérationnels d'orientation de la mobilité urbaine et des choix modaux. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a réaffirmé le rôle du PDU en précisant qu'il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part.

L'élaboration d'un PDU est devenue alors obligatoire dans les périmètres de transports urbains de plus de 100 000 habitants.

Un PDU doit répondre aux orientations suivantes :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements plus économes et moins polluants comme la bicyclette ou la marche,
- l'aménagement et l'exploitation de la voirie d'agglomération, y compris la voirie nationale et départementale,
- l'organisation et la tarification du stationnement,
- la rationalisation du transport et de la livraison des marchandises ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité, à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage,
- la mise en oeuvre de dispositifs tarifaires et billettiques privilégiant l'intermodalité.

3) Les Plans de Déplacements Entreprise (PDE)

Extrait du site de la semaine européenne de la mobilité et du transport public : http://www.semaine-mobilite.org/pdf/dossier_presse.pdf

• **Quelques données chiffrées sur la mobilité liée au travail**

Quelques chiffres permettent de mieux saisir la nature des déplacements pour motif professionnel. En France, les déplacements domicile/travail représentent environ 20 % des motifs et des kilomètres parcourus. Même si les loisirs ou l'accompagnement sont des motifs en hausse, le domicile/travail reste un motif important, d'autant plus que ces déplacements conditionnent l'ensemble des trajets de la journée. En effet, lorsqu'un individu décide de prendre sa voiture le matin pour se rendre sur son lieu de travail, il est fort probable qu'il l'utilise tout au long de la journée.

Par ailleurs, plus de la moitié des déplacements domicile/travail est réalisée pendant les heures de pointe et les trois quarts le sont en voiture. Le motif professionnel représente, lui, 13 % des déplacements et près de 15 % des km parcourus.

Il s'agit donc aussi d'un motif de déplacement à prendre en compte dans le management de la mobilité liée au travail.

- **Cadre réglementaire et définition des Plans de Déplacements dans les sites d'activités, appelés "PDE"**

Un plan de déplacements dans un site d'activités tel une entreprise publique ou privée, un établissement d'enseignement, de loisirs, de soins ou commercial, consiste à mettre en oeuvre un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les salariés et autres usagers du site - visiteurs, étudiants, clients, etc. - à réduire leur utilisation individuelle de la voiture au profit des autres modes de transports. Les livraisons et enlèvements de marchandises sont aussi concernés par ces actions.

Un PDE doit préciser ses objectifs quantifiés et planifiés, ainsi que ses moyens à mettre en oeuvre, afin d'obtenir les résultats escomptés, en terme notamment de report modal et de réduction des kilomètres parcourus. Il doit également préciser le budget alloué aux actions envisagées et définir leur mode de suivi et d'évaluation.

- **Les mesures à prendre dans le cadre d'un PDE**

Le succès d'un plan de déplacements suppose la participation des publics concernés à sa définition et à l'appropriation des nouvelles habitudes de déplacements suscités par la mise en oeuvre d'un panel de mesures, parmi lesquelles :

- l'encouragement à l'utilisation des transports publics ; ex. : prise en charge d'une partie de l'abonnement ;
- l'encouragement à la pratique du vélo ; ex. : mise en place de stationnements pratiques et sûrs ;
- l'encouragement à la marche ; ex. : création de cheminements piétonniers directs ;
- l'encouragement au covoiturage ; ex. : mise en place d'une page Intranet facilitant la constitution des équipages ;
- la maîtrise du parc de véhicules de service et de fonction ; ex. : mise en "pool" d'une flotte réduite de véhicules et complément avec des véhicules partagés "car sharing" ;
- la réduction du stationnement ; ex. : pratique du "cash out" qui consiste à offrir une indemnité aux salariés acceptant de ne plus utiliser leur place de stationnement ;
- la réduction des déplacements à la source ; ex. : encouragement au télétravail et aux réunions téléphoniques.

Bien entendu, le PDE ne saurait conduire au succès s'il n'est animé par une motivation forte de la direction de l'établissement.

- **Pourquoi élaborer un PDE ?**

Plusieurs arguments militent en faveur de la mise en place de plans de déplacements. D'abord, ils permettent de limiter la congestion aux abords du site d'activités et d'améliorer les conditions de stationnement.

Ensuite, les plans de déplacements permettent aux établissements de réaliser des économies, liées à la fois à la libération d'espaces de stationnement au profit de nouvelles unités de production, aux frais de déplacements des salariés, à l'investissement et l'entretien des véhicules de service, à la ristourne de la majoration "accident de trajet" de la cotisation des accidents du travail. De plus, le projet de PDE est l'occasion pour la direction et les institutions représentatives du personnel de renouer le dialogue et d'améliorer les relations sociales.

Par ailleurs, l'impact d'un PDE sur l'image de marque d'un établissement est généralement très positif : l'entreprise est jugée citoyenne par ses salariés aussi bien que par les consommateurs.

En outre, le plan de déplacements permet parfois d'anticiper les changements liés au plan de déplacements urbains de l'agglomération (PDU), une amélioration de l'accueil de la clientèle du site d'activités et une mobilisation des salariés autour d'un projet de management environnemental, comme le système EMAS ou la norme ISO 14 001, pour une meilleure prise en compte des impacts environnementaux.

Enfin, le PDE a sans doute valeur d'exemple auprès des collectivités publiques, qui peuvent alors, d'une part, sensibiliser les entreprises de leur territoire à cette démarche novatrice et, d'autre part, acquérir un savoir-faire leur permettant de développer leur service de conseil en mobilité aux établissements générateurs de trafic dans l'agglomération.

En France, l'ADEME participe au financement des plans de déplacements à hauteur de 50 % du coût des études liées au plan et de 20 à 30 % des investissements nécessaires à la réalisation du projet.

La France, avec ses quelques dizaines de PDE, n'est pas particulièrement en avance dans ce domaine. Au Royaume-Uni, près de 20 % des établissements se sont dotés d'un tel plan et il existe autant de plans en projet. Aux Pays-Bas, les plans de déplacements se comptent par milliers...

Avec les très prochaines éditions du guide de l'ADEME destinées aux chefs de projet PDE et du guide du Certu sur le conseil en mobilité, espérons que le nombre de plans de déplacements, leur suivi et leurs bons résultats augmentera singulièrement dans les années à venir ! »

IV.- Liens et documents complémentaires

A POUR APPROFONDIR :

Les documents de référence :

- Monde
 - [Rapport Bunesland](#)
(extrait disponible dans la rubrique Bibliothèque du site Agora 21)
 - [Déclaration de Rio](#)
(texte officiel, source ONU)
 - [Principes de Rio](#)
(disponible dans la rubrique Bibliothèque du site Agora 21)
 - [Agenda 21](#)
(sur le site Agora 21)
 - [Protocole de Kyoto en version française.pdf](#)
(source Agora 21)
 - [Rapport du Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg](#)
(sur le site de la journée mondiale de Johannesburg)
 - WBCSD (World Buisness Concil for Sutnainable Development): Move Sustain :
Le projet de Mobilité Durable ([4 pages WBCSD](#))

- Europe
 - [Stratégie en faveur du développement durable de l'Europe](#)
 - . éléments de présentation sur le site de l'Union européenne
 - . stratégie en faveur du développement durable de l'Europe (document complet)
 - [Promotion des transports durables](#)
(fiche synthétique de Europa, site de l'Union européenne)
 - [Système d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre](#)
(Europa, site de l'union européenne)
 - UITP
Un ticket pour l'avenir de la mobilité durable : un maillon essentiel du développement durable ([Document UITP](#))

- France : Etat et secteur public
 - [Stratégie Nationale de développement de la France](#)
(Document adopté lors du comité interministériel du 3 juin 2003)
 - [Code de l'environnement](#)
(disponible sur le site légifrance, rubrique "codes en vigueurs")

- La charte de l'environnement et du développement durable

. [Le texte de la Charte](#)

(version provisoire du 25 juin 2003 qui sera présentée au Parlement)

. [Préparation de la charte de l'environnement](#)

(dossier développé sur le site du ministère de l'écologie et du développement durable)

Les principes associés à la charte

- [Principe de prévention. PDF](#)
- [Principe de précaution. PDF](#)
- [Principe de participation information. PDF](#)
- [Principe de pollueur-payeur. PDF](#)

Autres principes

- [Principe d'éducation. PDF](#)
- [Principe de responsabilité. PDF](#)
- [Principe d'intégration de l'environnement dans les politiques publiques. PDF](#)

Notions liées à la charte

- [Notion de patrimoine commun. PDF](#)
- [Notion de droit de l'homme à un environnement sain. PDF](#)
- [Notion de développement durable. PDF](#)
- [Notion de droit et devoir en matière d'environnement selon les citoyens. PDF](#)

Problématiques

- [Les questions juridiques relatives à la Charte. PDF](#)
- [La stratégie nationale de développement durable. PDF](#)
- [Efficacité des politiques publiques environnementales. PDF](#)
- [Les instruments des politiques de l'environnement. PDF](#)
- [La fiscalité écologique. PDF](#)
- [Évaluation des politiques publiques. PDF](#)
- [Information environnementale. PDF](#)
- [Quelques notions économiques sous-jacentes à l'application du principe pollueur-payeur. PDF](#)

- [Rapport boiteux 2001 \(commissariat général au plan\)](#)

Sur le site de la documentation française

● France autres acteurs

- MEDEF

Développement durable et PME ([Document MEDEF - juin 2003](#))

- CONNEX

. [site Internet dédié au développement durable reprenant le rapport 2001](#)

pour un engagement responsable au service de l'environnement et le développement durable (Vivendi Environnement/Véolia Environnement)

. rapport environnement Connex 2001 (Connex)

- KEOLIS

. une charte et un système de management environnemental

. [dossier environnement sur le site de Kéolis](#)

- RATP

Rapport d'activité et développement durable 2002

(<http://www.ratp.fr/download/rapports/index.shtml>)

- SNCF
 - . [Rapport d'activité 2002](#)
 - . [rapport environnement 1999/2000](#)

- TRANSDEV
 - . ["charte sur le développement durable des entreprises publiques"](#)
(Caisse des dépôts, RATP, SNCF, EDF, GDF, VNF, ONF, ADP), 1999 paris
 - . [rapport institutionnel 2002, rubrique Développement durable et rubrique environnement](#)
(lien vers le site de Transdev)

Quelques sites de référence :

- [Agora 21](#) (site d'information francophone sur le développement durable)
- [MEDD \(Ministère de l'écologie et du développement durable\)](#)
- [United Nations Sustainable Development](#)
- [OCDE, dossier environnement](#)
- [Europa, dossier développement durable](#)
(Site officiel d'information de l'union européenne)
- [Sommet mondial pour le développement durable \(Johannesburg\)](#)

B POUR EN SAVOIR PLUS :

- Pour en savoir plus GES ([Télécharger](#))

- Pour en savoir plus pollution locale ([Télécharger](#))