

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES TRANSPORTS

La France s'est engagée dans le cadre européen à réduire de 20 % ses émissions de GES d'ici 2020 par rapport à 1990 et à atteindre le « facteur 4 » d'ici 2050. Dans la Loi POPE de 2005, elle fait de la lutte contre le changement climatique une priorité de la politique énergétique en précisant que celle-ci vise à diminuer de 3 % par an les émissions de GES de notre pays. Cela suppose de combiner efficacité et sobriété énergétiques, comme le souligne le premier volet de la « feuille de route pour la transition énergétique ».

L'énergie est une composante majeure des transports. Imaginer sa transition oblige à s'interroger sur l'organisation même de notre société : sur les matériels et l'utilisation qui en est faite, sur les modes de déplacement à privilégier et les infrastructures à mettre en place, sur les coûts pour la compétitivité, sur l'organisation du travail et des trajets...

A l'échelle mondiale, croissent les besoins de mobilité et l'urgence de traiter les problèmes environnementaux. Les marchés qui s'annoncent sont colossaux pour les transports en commun, l'automobile de plus en plus sobre et intelligente, les réseaux d'information et de transmission, les infrastructures, l'organisation des transports... Or, la France a des atouts pour devenir un champion mondial de la mobilité décarbonée.

Réussir cette mutation suppose de l'organiser au service de tous, des personnes, des entreprises, des opérateurs de transport et de l'industrie, en engageant la transition dès maintenant. Les politiques doivent définir clairement les objectifs et les moyens d'y parvenir par des actions coordonnées, s'inscrivant dans le long terme. Le CESE formule un ensemble de propositions en ce sens.

**Les transports en 2011
représentent 26 %
des émissions de GES
en France, 32 % de la
consommation finale
d'énergie
et 70 % de la consommation
de pétrole pour des usages
énergétiques.**

**Le routier émet 94 %
des GES des transports,
le fluvial moins de 1%
et le ferroviaire 0,4 %.**

Contactez
les rapporteurs ?

bruno.duchemin@lecese.fr
sebastien.genest@lecese.fr
01 44 43 62 52



Bruno Duchemin est membre du Syndicat national des conducteurs de trains - Fédération générale des transports et de l'équipement - FGAAC-CFDT. Il siège au CESE à la section de l'aménagement durable des territoires où il représente le groupe de la CFDT.



Sébastien Genest est entrepreneur forestier et du paysage, administrateur et président d'honneur de France nature environnement. Il est vice-président du CESE où il siège à la section de l'aménagement durable des territoires, à la section des affaires européennes et internationales et à la délégation aux droits des femmes et à l'égalité où il représente le groupe Environnement et nature.

INSCRIRE LES CHOIX D'INFRASTRUCTURES DANS L'OBJECTIF « FACTEUR 4 »

- Intégrer dans le futur Schéma national de mobilité durable un diagnostic de l'adéquation des réseaux de transport actuels à la demande ainsi que de leurs besoins de rénovation, avec les financements nécessaires pour leur régénération.
- Améliorer l'évaluation environnementale des projets d'infrastructures.
- Hiérarchiser les projets en donnant la priorité à l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures, aux alternatives à la route et à l'aérien et aux modes produisant les plus faibles impacts environnementaux.
- Retenir de nombreux petits projets locaux à forte incidence quant à la réduction des émissions de GES dans un programme national des nouvelles mobilités, avec le soutien financier de l'Etat et coordonné par l'AFITF.

FAVORISER TRANSFERT MODAL ET INTERMODALITÉ POUR ORGANISER LA COMPLEMENTARITÉ DES TRANSPORTS

- Pour les voyageurs, développer des transports en commun de proximité de qualité et améliorer la coordination entre autorités organisatrices.
- Favoriser le développement du vélo dans les agglomérations, promouvoir l'intermodalité et le fluvio-maritime dans le périurbain, mettre en place, en complémentarité avec les réseaux ferrés, des lignes d'autocars dédiées aux déplacements les plus longs en grande banlieue et renforcer les liaisons Inter-cités ferroviaires en renouvelant le matériel roulant.
- Développer une offre d'information instantanée multimodale.
- Pour le fret, développer les plates-formes multimodales, massifier le fret ferroviaire, favoriser l'essor d'opérateurs ferroviaires de proximité, prévoir des itinéraires prioritaires fret sur des sillons de qualité totalement électrifiés, maintenir la possibilité de transport par wagon isolé et traiter le problème du dernier kilomètre.
- Développer des autoroutes ferroviaires et maritimes, moderniser le réseau fluvial, améliorer la desserte fluviale des grands ports maritimes et équiper ceux-ci de terminaux méthaniers ou dessertes méthanères, favoriser la production de GNL.
- Optimiser le transport routier (efficacité énergétique des véhicules, réduction des kilomètres à vide, transport combiné) et faire évoluer sa régulation.
- Coordonner la politique des transports à l'échelle européenne.

INFLUER SUR L'ÉVOLUTION DES BESOINS ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

- Concevoir un urbanisme qui densifie la ville et les centres bourgs, intégrer la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme en les coordonnant, favoriser les circuits courts de production, de consommation et de services.
- Développer des plans de déplacements entreprises et inter-entreprises inscrits dans les démarches RSE.
- Aller vers la mise en place d'entités locales des mobilités sous une forme diversifiée, avec la région comme chef de file et un accompagnement financier pour l'animation territoriale des nouvelles mobilités.
- Favoriser le co-voiturage (réseaux intelligents, parkings sécurisés...), l'autopartage notamment via la labellisation et, en zones peu denses les transports à la demande.
- Promouvoir en ville les politiques de mobilité douces (vélo, marche à pied).
- Favoriser la fluidification du trafic routier (partage de l'information...), promouvoir l'éco-conduite dans les divers modes.

FAIRE DE LA FRANCE UN CHAMPION INDUSTRIEL DU TRANSPORT DECARBONÉ

- Redéfinir le mix énergétique des transports en développant d'ici 2020 l'usage des moteurs électriques, hybrides ou à gaz naturel puis renouvelables et, d'ici 2030, l'électrification des transports individuels et collectifs.
- Doter la France d'une R&D à la hauteur des enjeux pour coordonner une politique industrielle liant essor des énergies renouvelables et électrification des véhicules, développer la filière déconstruction et recyclage/valorisation des véhicules, promouvoir les services de mobilité fondés sur les réseaux intelligents améliorant l'efficacité énergétique, chercher des partenariats européens pour des investissements lourds, préserver la propriété intellectuelle.
- Maintenir la compétitivité des diverses filières de production en accélérant l'émergence d'un marché du véhicule décarboné routier et en poursuivant les progrès de la R&D dans la construction aéronautique, navale, ferroviaire et transports en communs pour améliorer l'efficacité énergétique de ces modes.
- Favoriser la co-conception, les partenariats entre entreprises françaises à l'exportation ou pour soumissionner ensemble aux appels d'offres.
- Développer des processus territoriaux de gestion prévisionnelle des emplois, promouvoir le dialogue social dans l'accompagnement des mutations, anticiper la concertation sur les conséquences des évolutions « métiers » des filières.

METTRE EN ŒUVRE LES LEVIERS RÉGLEMENTAIRES ET FISCAUX

- Remettre à plat la fiscalité impactant la transition énergétique et bâtir une fiscalité environnementale acceptable sur le plan économique et social.
- Utiliser les possibilités ouvertes par la directive Eurovignette 3 pour accroître par la taxe poids lourds les ressources propres de l'AFITF en priorisant le report modal.
- Créer une épargne dédiée pour investir dans des infrastructures à amortissement lent ou des équipements de transports collectifs contre la précarité énergétique.
- Accompagner la politique de report modal via une harmonisation européenne des règles, pour éviter les distorsions de concurrence.
- Garantir un accès pour tous aux transports.
- Lutter contre la précarité énergétique dans les transports, en particulier dans le périurbain et le rural, une part de l'effort de transition devant servir à proposer à leurs habitants des solutions alternatives de transport.