

Avis voté lors de l'Assemblée plénière du 10 juillet 2013

La transition énergétique dans les transports

Déclaration du groupe de l'UNSA

L'UNSA considère la transition énergétique comme une nécessité pour répondre au défi du changement climatique, dont les émissions de gaz à effet de serre sont un facteur primordial. Elle adhère à l'objectif de diminuer d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % par rapport à 2000, pour essayer de limiter le réchauffement à une moyenne de 2°C. Or, les transports représentent plus de 30 % de consommation d'énergie, et contribuent à ¼ des émissions de gaz à effet de serre. En outre, les émissions liées aux transports sont en constante augmentation. Ils ont un effet de levier sur les choix d'urbanisme et sont au centre des arbitrages des industries, des commerces et des ménages, sur les lieux et les conditions de production, de stockage et de distribution.

Le Grenelle de l'environnement avait proposé un programme très ambitieux de nouvelles Lignes à grande vitesse (LGV). Ce programme a été repris dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté fin 2001, qui prévoyait 28 projets ferroviaires, soit plus de 4000 Kms de nouvelles lignes, pour un montant estimé à 107 milliards d'euros.

Le SNIT ne classait pas les projets par ordre de priorité et ne traitait pas du financement.

En outre, l'émission de gaz à effet de serre pour la construction de ces infrastructures génère un bilan carbone négatif pour au moins les quinze premières années d'exploitation.

En 2012, le nouveau gouvernement a estimé que ce SNIT n'était pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques. Il a donc mis en place une mission - dite Commission mobilité 21- composée de parlementaires et de personnalités qualifiées afin de trier, hiérarchiser et mettre en perspective les projets.

La commission a rendu son rapport à l'été 2013 et ce rapport reporte à un horizon très lointain les projets de nouvelles lignes ferroviaires.

Le transport combiné apparaissait aussi comme le grand gagnant du Grenelle de l'environnement. Selon les hypothèses du Grenelle, un plan d'aide de 200 M€ sur la période 2008-2012 permettait de doubler la part du transport combiné en passant de 9 milliards de T-Km en 2006 à 18 milliards de T-Km en 2012 plus 3,3 milliards de T-Km par l'autoroute ferroviaire. Les derniers chiffres disponibles contredisent largement ces prévisions.

Pour réduire efficacement l'émission de gaz à effet de serre, il faut une réforme systémique combinant la recherche de l'efficacité énergétique et la préparation d'une transition énergétique. Cette réforme doit être conduite au moins au niveau européen par la mise en place d'une régulation forte des transports. Cette régulation est

indispensable pour éviter que la hausse du coût des carburants soit compensée par une baisse des conditions sociales des salariés des transports, tendance qui s'accroît du fait de la dérégulation des transports, conduite aujourd'hui par l'Union européenne.

L'UNSA n'exclut pas le recours à une modulation des taxes sur les carburants ainsi que sur l'électricité d'origine nucléaire, pour ne pas favoriser le remplacement des sources d'énergie fossile par une énergie tout aussi dangereuse pour l'environnement.

Cette réforme systémique (forte taxation des carburants et régulation des transports) aurait trois effets vertueux et complémentaires :

- favoriser la recherche d'économies d'énergie par les entreprises et les ménages (efficacité énergétique) ;
- forcer industrie et commerce à arbitrer vers un rapprochement des lieux de production et des lieux de consommation pour limiter les besoins et les frais de transport (efficacité énergétique) ;
- renforcer l'intérêt des recherches pour améliorer le coût et l'efficacité des énergies « propres » et renouvelables et dégager des moyens pour financer ces recherches (préparation de la transition énergétique).

En France, le transport combiné doit être soutenu car il offre une alternative à l'hégémonie du transport routier qui représente à lui seul 20 % de la totalité des émissions de gaz à effet de serre. Il trouve aussi sa pertinence dans une logique d'aménagement du territoire (franchissement des Alpes, désengorgement de la région parisienne et de la vallée du Rhône, meilleure utilisation des ports et de la voie d'eau...).

Ce soutien doit être organisé sous deux formes :

- une aide à l'investissement (équipement des ports et des plates-formes de transbordement, mise au gabarit de tunnels...) ;
- une aide au fonctionnement. Si l'aide aux investissements est, par définition, ponctuelle, l'aide au fonctionnement ne peut dans la plupart des cas, se contenter d'être une aide au lancement. Elle doit s'inscrire dans la durée. C'est pourquoi le système des subventions, tel qu'il a été pratiqué jusqu'ici, n'est pas adapté : il n'est pas pérenne et il est l'un des plus faibles d'Europe.

Aussi, l'UNSA préconise que les aides au fonctionnement prennent la forme d'un financement de conventions d'aménagement du territoire et d'un financement de conventions de développement durable.

L'écotaxe poids lourds, qui doit entrer en application en octobre 2013, permettrait de tels financements.

Enfin, pour gérer ces conventions, l'UNSA Transport propose de mettre en place une autorité organisatrice du transport combiné chargée :

- de définir la consistance de l'offre de transport ;
- de rechercher la massification des flux ;
- de valoriser les plates-formes multimodales.

Les élus et, notamment, les élus régionaux, devraient être représentés dans cette autorité organisatrice.

L'avis aborde bien toutes les questions aussi l'UNSA l'a approuvé, néanmoins, il ne va pas assez loin dans ses préconisations.