

1 – Vers des transports propres et économiques

La société moderne pousse au transport sous toutes ses formes : en magnifiant les loisirs lointains; en exacerbant le culte du temps libre ; en éloignant de plus en plus le lieu de résidence du lieu de travail; en accélérant la mobilité professionnelle; en éloignant les sites de production des biens de consommation de leurs consommateurs.

De sorte que, si au cours du dernier quart de siècle, les émissions françaises de CO₂ ont baissé de 18%, grâce essentiellement à notre équipement nucléaire, dans le même temps, nos émissions liées aux transports ont augmenté de 53% pour atteindre maintenant 27% du total (21% en 1990).

a. Des véhicules compatibles avec le facteur quatre

S'agissant des évolutions technologiques permettant de réduire les émissions des véhicules, le récent rapport de nos collègues Christian Cabal et Claude Gatignol, au nom de l'Office parlementaires des choix scientifiques et technologiques (décembre 2005), sur « *La voiture du futur : moins polluante et plus économe* », dresse un bilan complet des enjeux actuels, liés notamment à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et avance un ensemble d'orientations et de propositions qui pour beaucoup d'entre elles visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile.

Le rapport de l'Office relève en particulier l'intérêt des éléments suivants, qui recourent, à cet égard, les résultats des travaux de la mission :

- les avantages que représentent actuellement, en particulier en Europe, les moteurs diesels, du point de vue de la maîtrise des émissions, comme sur le plan économique ;
- le développement des biocarburants, en mélange avec les carburants classiques (les biocarburants feront prochainement l'objet d'un rapport d'information de notre assemblée) ;
- celui des véhicules hybrides, dont la polyvalence doit être soulignée ; et à cet égard la Mission souhaite souligner l'intérêt tout particulier des recherches sur les véhicules hybrides rechargeables (intérêt à la fois du point de vue de l'usage des véhicules, mais aussi en tant que dispositif de stockage décentralisé permettant de diminuer les émissions dues aux centrales de pointe) ;

- le renforcement des efforts engagés pour développer des batteries permettant un rayon d'action supérieur à 200 km, et qui soient compétitives économiquement ;
- la poursuite nécessaire des travaux sur les piles à combustible et l'hydrogène.

Il faut également prendre en compte les caractéristiques générales des véhicules (poids, aérodynamisme, etc.) qui ont un impact significatif sur les émissions. Dans cet esprit il est important de promouvoir les recherches sur les matériaux, afin de disposer de véhicules à la fois plus légers et plus sûrs.

La Mission est par ailleurs convaincu que s'il convient d'encourager les efforts volontaires, incontestables, des constructeurs d'automobiles européens pour continuer à faire baisser les rejets dans l'atmosphère, il faut aller plus loin sur cette voie.

Aujourd'hui, le seul dispositif existant est en effet un accord non contraignant entre la Commission et les constructeurs automobiles, selon lequel les véhicules mis sur le marché ne dépasseront pas 140 grammes de CO₂ par kilomètre en 2008. Compte tenu des progrès technologiques possibles que les constructeurs eux-mêmes ont exposés devant la Mission, il faut passer bientôt sous la barre des 120 grammes d'émission par kilomètre, à titre obligatoire. La décision devrait bien sûr intervenir au niveau de l'Union européenne. Il convient que la France prenne une initiative dans ce sens, en le proposant à ses partenaires.

b. Des mesures structurelles

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre dues au transport ne passe pas seulement par l'amélioration des performances des moteurs et des carburants, sujets naturellement essentiels, mais qui focalise souvent à l'excès l'attention des décideurs.

Il suppose aussi de prendre en compte des questions liées aux infrastructures et à l'organisation des transports, ainsi qu'à l'urbanisme.

- *Le développement des modes de transports non polluants*

En termes de transfert intermodal, la Mission n'a pu que constater le retard important pris par notre pays dans ce domaine. Si le principe de certaines décisions prises à cet égard – « autoroute alpine », liaison Luxembourg-

Perpignan- va dans le bon sens, cela ne fait pas encore une politique d'ensemble. Et, en outre, les caractéristiques précises des projets qui ont été lancés posent souvent problème (en particulier la localisation à Luxembourg de la gare de départ du ferroutage de la partie est de la France)

Il est essentiel, pour que nous puissions espérer respecter l'objectif du facteur quatre, qu'une politique volontariste se concrétise réellement dans ce domaine, au-delà des déclarations d'intention que l'Assemblée nationale a eu l'occasion d'entendre depuis des décennies à ce sujet, tous gouvernements confondus.

Pour cela, il convient qu'une inflexion forte soit prise pour renforcer le développement des réseaux transeuropéens et que les décisions financières correspondantes soient prises par les Etats membres. Une politique ambitieuse de transfert de la route vers le rail et vers la voie d'eau ne peut prendre son sens qu'au niveau européen.

Mais c'est aussi sur le plan régional que le rail, le ferroutage, la voie d'eau (notamment Seine Nord et Saône Moselle), le transport maritime, et les transports collectifs urbains doivent être résolument soutenus. Les nouveaux « contrats de projets » Etat-régions sont l'occasion de manifester concrètement cette orientation. C'est ce que recommande fortement la Mission.

Par ailleurs il faut qu'une analyse globale soit faite de la complémentarité des modes de transport au niveau national (route – et pas uniquement les routes relevant de l'Etat – rail, aérien, voie d'eau, transport maritime), en incluant dans les décisions la nécessité d'atteindre le facteur quatre. C'est pourquoi la Mission propose l'élaboration d'un schéma collectif de transport, débattu dans le cadre de la Commission nationale du débat public, et au Parlement.

Dans le même esprit, il faut que les études d'impact des projets d'infrastructure intègrent des bilans carbone.

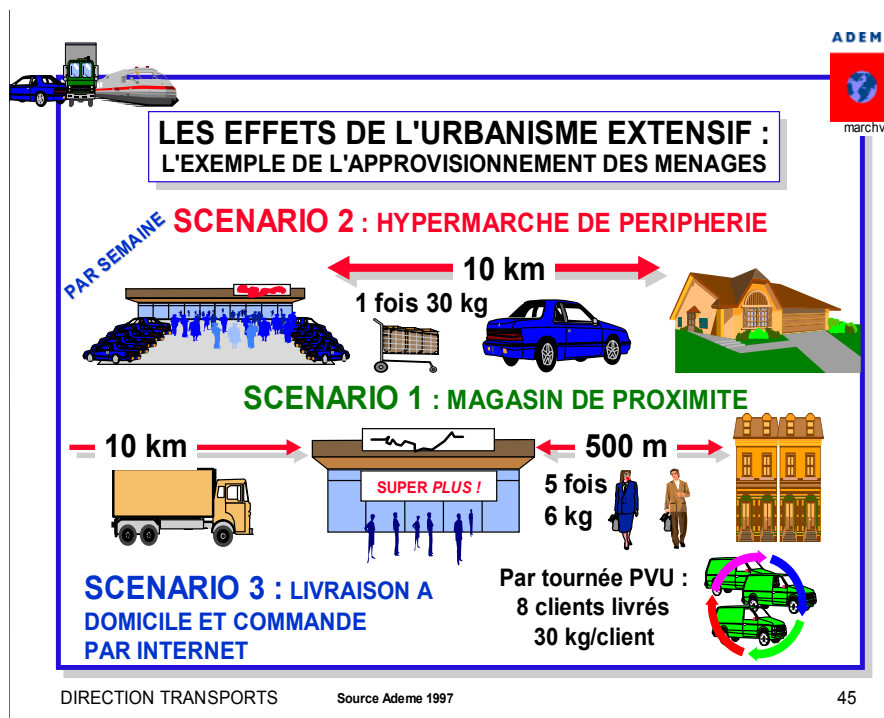
Pour les autoroutes, la Mission recommande notamment de ne pas doubler les autoroutes nord sud.

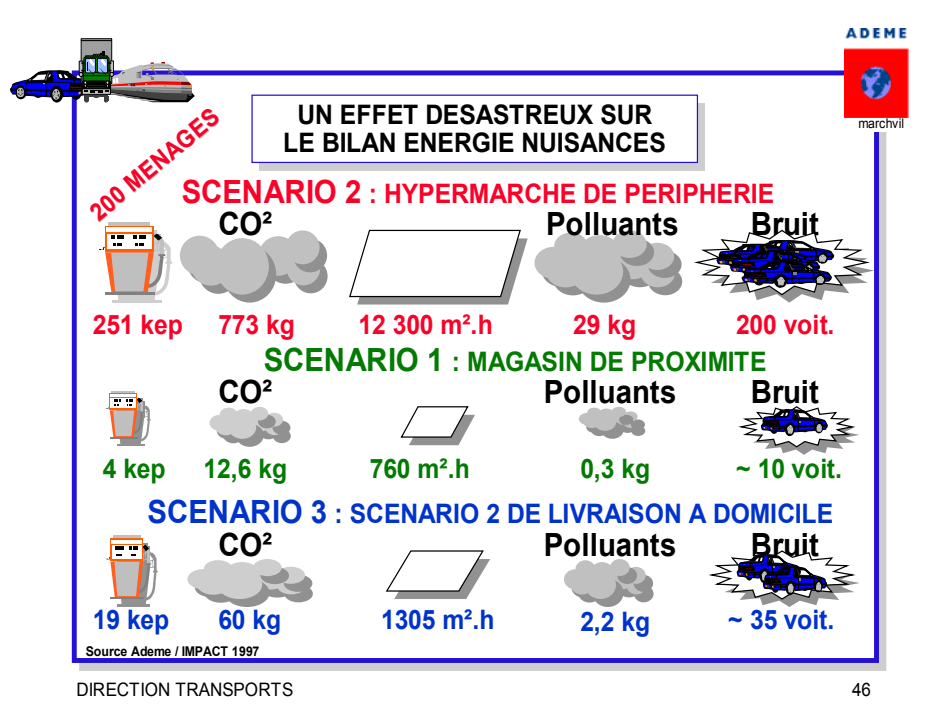
S'agissant des financements à mobiliser pour les modes de transport prioritaire en termes de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, la réforme fiscale évoquée contribuera aux investissements nécessaires.

– L’instauration de filières courtes

Le développement des émissions de gaz à effet de serre des transports, notamment des transports de fret, est largement dû à la non-intégration par les transports de leur coût réels en termes d’atteintes à l’environnement, et en particulier au climat. La réforme de la fiscalité déjà évoquée doit permettre de répondre à cette question. L’intégration renforcée du développement durable, et en particulier de la lutte contre le changement climatique, dans la politique d’aménagement du territoire est également une nécessité ;

L’étalement urbain, favorisé lui-même par le faible coût des transports, est aussi à la source des émissions de gaz à effet de serre. L’urbanisme extensif et le développement des hypermarchés à la périphérie des villes, qui va de pair avec le dépérissement des commerces de centre ville, constitue un facteur important de pollution, comme le montrent les deux diagrammes ci-après, établis par l’ADEME, présentés à la Mission lors de la table ronde sur les politiques d’adaptation, par la DIACT.





Répondre à la question de la croissance des émissions liées à l'étalement urbain et au développement des hypers de périphérie, suppose des politiques qui prennent en compte toutes les dimensions du développement durable, la dimension environnementale et celle du bien être social, et les aspects économiques. Il ne peut y avoir de solution passe-partout.

Ceci dit, la promotion de filières courtes constitue en tout état de cause une priorité. En effet, si dans le domaine de l'énergie les solutions à la réduction des émissions existent, ou au moins des solutions sont en perspective, sur le plan technologiques et du point de vue économique, ce n'est pas le cas en ce qui concerne les transports. Dans ce domaine, les progrès réalisés en termes de technologie des véhicules sont plus que compensés par l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus.

C'est une question qui peut se décliner au niveau régional et local, comme sur le plan national, européen, mais aussi mondial.

Ainsi M. Nicolas Hulot soulignait lors de son audition par la Mission d'information : « Ne devrait on pas s'interroger sur cette véritable débauche énergétique qu'a illustré la collision, dans le tunnel sous Fourvière à Lyon, de deux camions chargés l'un de tomates du nord de l'Europe à destination du Portugal et l'autre de tomates espagnoles à destination de la Scandinavie ? tenir

compte du véritable coût énergétique de la réfrigération et du transport dissuaderait sans doute de telles aberrations. »

Sur le plan local, les filières d’approvisionnement et de transport courtes vont dans le sens du développement économique et social local, réconciliant le développement économique avec la gestion des territoires, le maintien et le développement des emplois locaux.

La Mission souhaite souligner, dans cet esprit, l’intérêt de soutenir l’établissement de filières courtes d’approvisionnement pour les cantines scolaires. Cette suggestion peut également être déclinées pour tous les autres marchés publics de l’Etat ou des collectivités territoriales.

Dans cette perspective, la réforme des marchés publics actuellement en cours d’examen au Conseil d’Etat doit intégrer cette dimension, dans le cadre plus large d’une prise en compte de la dimension climat.

Sur le plan international, la prise en compte du coût réel des transports, doit, dans le même esprit, conduire à une réflexion nouvelle sur la théorie classique des avantages comparatifs et des règles du commerce, ainsi que sur la mise en place d’une fiscalité internationale du carbone.

– *Le renforcement du rôle des collectivités territoriales en matière de transport*

Une gestion maîtrisée des transports, visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, passe par le renforcement des responsabilités des collectivités territoriales – qui sont les plus directement concernées par cette question – et par un soutien renforcé de l’Etat dans ce domaine.

Or les collectivités locales se plaignent aujourd’hui du désengagement de l’État pour financer les plans de déplacements urbains et les projets de transports en commun en site propre.

Par ailleurs, le GART, outre les propositions de réforme de la TIPP déjà évoquées, fait depuis plusieurs années des propositions de renforcement des compétences des collectivités en matière de transports dont le principe doit être soutenu (extension des compétences des collectivités à un service public de la mobilité durable, qui dépasse le seul domaine des transports collectifs, et au domaine de l’organisation des transports de marchandises).

Dans le même esprit, il convient d'évoquer les propositions du GART relatives aux conditions de stationnement ; elles influencent en effet grandement le choix d'un mode de transport. Pour réduire le trafic automobile, notamment pour les déplacements domicile-travail, et favoriser le transfert modal vers les transports en commun, le vélo et la marche, un des moyens les plus simples et efficaces est de dissuader le stationnement des automobilistes non résidents, de passage et de favoriser celui des résidents.

Dans la situation actuelle, si le stationnement payant sur voirie est une compétence de la commune, la fixation du montant de l'amende et son recouvrement relèvent de l'Etat. Il s'agirait donc de décentraliser le stationnement payant sur voirie afin que les communes et leurs établissements publics puissent, d'une part, fixer les montants du stationnement de surface, d'autre part, récolter le produit des amendes. Celui-ci serait affecté à l'amélioration des transports publics et à des actions telles que l'intermodalité, l'aménagement de pistes cyclables ou toute innovation locale améliorant la circulation « douce » dans la collectivité. Le gain de CO₂ sera proportionnel au degré de transfert des automobilistes vers les transports en commun, le vélo et la marche. La perte de recette résultant pour l'Etat de cette mesure pourrait être compensée dans le cadre de la réforme fiscale d'ensemble évoquée plus haut.

Dans le même esprit, la mise en place de péages d'accès aux villes ou aux centres villes, comme cela existe déjà dans plusieurs grandes villes d'Europe, mériterait d'être rendue possible, en étant attentif à ce que ces péages n'aggravent pas les déséquilibres économiques et sociaux entre les périphéries et les centres-villes.

*

* *

Naturellement, bien d'autres mesures concernant la circulation routière pourraient être proposées : la panoplie du possible est vaste et ne dépend que de notre imagination ou de l'observation d'exemples étrangers, depuis la réservation de voies d'autoroutes aux véhicules transportant un minimum de personnes jusqu'à l'interdiction de dépassement entre poids lourds sur certains tronçons, en passant par l'intégration de la dimension environnementale et en particulier de la lutte contre le changement climatique dans l'éducation routière, et dans les programmes de formation des conducteurs de poids lourds ... toutes mesures qui ont en commun d'inciter fortement nos compatriotes à une conduite automobile plus respectueuse d'autrui en préservant mieux l'environnement.

Dans le même esprit il convient d'encourager la prise en compte de la dimension climat dans les contrats d'assurance auto (comme dans les contrats habitation et entreprises). De plus en plus de compagnie s'engagent d'ailleurs dans cette voie, comme l'a montré la table ronde « assurance et réassurance » organisée par la Mission.

Enfin, pas plus qu'ailleurs, les pouvoirs publics ne doivent gommer leur part de responsabilités propres : des routes mieux entretenues, une signalisation plus claire, une meilleure régulation du trafic urbain – par exemple par la coordination des feux tricolores, en vigueur depuis de nombreuses années dans les villes de l'Europe du Nord – contribueraient grandement à fluidifier et à détendre le climat de la circulation.

2 – Pour une révolution dans l'habitat

L'habitat constitue l'autre grand gisement potentiel de réduction des émissions de GES, qui est à notre portée. D'autant plus intéressant à privilégier qu'il se tient, pour l'essentiel, à l'abri de la concurrence internationale et des risques de délocalisation.

La division par quatre, dans le secteur du bâtiment, des consommations énergétiques et des émissions de CO₂ associées, qui représentent aujourd'hui environ 24% du total (16% en 1990), est possible dès maintenant d'un point de vue technique. Pour y réussir, deux conditions fondamentales doivent être réunies :

- jouer la complémentarité et les synergies entre l'isolation, la ventilation, les équipements et les énergies renouvelables, ce qui exige de sortir de la logique française consistant à opposer les uns et les autres, et donc d'adopter une conception globale du bâtiment ;
- impliquer tous les acteurs de la filière qui ont tendance, aujourd'hui, à travailler de façon éclatée et sans continuité : l'ensemble des acteurs – maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage, entreprises, industriels, mais aussi pouvoirs publics et institutions financières – doivent désormais participer à la démarche.

La durée de vie moyenne d'un bâtiment est supérieure à cent ans ; le renouvellement du parc, avec 300 000 logements construits, s'opère au rythme de 1% par an. C'est dire que lorsqu'on construit ou qu'on rénove, il faut anticiper considérablement. En 2050, un tiers des logements présents aura été construit