

Contribution de Gilles Monsillon

Je voudrais verser au dossier le dernier rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, intitulé « Mobilité transport, environnement », élaboré par le ministère de l'Ecologie et le ministère des Transports et de l'Équipement. S'il y a quelque peu une cohésion entre les différents ministères, il serait bon, in fine, de ne pas prolonger la A104 et d'élaborer d'urgence un plan, à grande échelle, pour relancer les transports collectifs.

Pollution – Publiée le : 21/04/2006

Les pressions exercées par le secteur des transports sur l'environnement ne cessent de s'accroître

Un rapport dresse un constat sévère sur les pressions des transports sur l'environnement, non seulement en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants nuisibles à la santé mais aussi de bruit.

Lors de la réunion annuelle de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, un rapport « Mobilité transport, environnement » élaboré par le ministère de l'Ecologie et le ministère des Transports et de l'Équipement a été présenté. Il dresse un constat sévère sur les pressions des transports sur l'environnement, non seulement en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants nuisibles à la santé mais aussi de bruit ou de fragmentation des habitats naturels. Avec, sur les vingt dernières années le doublement du réseau autoroutier, une croissance de 90% du fret routier et l'ajout tous les ans de 450.000 véhicules particuliers au parc automobile, le transport est le secteur dont la contribution à la croissance des émissions de gaz à effet de serre est la plus importante et la plus soutenue, souligne le ministère de l'Ecologie. De ce fait, malgré une amélioration des émissions polluantes, la qualité de l'air des zones urbaines reste préoccupante. Du fait des normes établies par

l'UE, et renforcées au début des années 1990, plusieurs polluants routiers ont diminué. La baisse des émissions unitaires des véhicules neufs a permis, malgré l'accroissement de la circulation, des diminutions d'émissions importantes en matière de dioxyde de soufre (réduction de la teneur en soufre des carburants), oxydes d'azote et composés organiques volatils, indique le rapport.

Mais de sérieux problèmes de qualité de l'air persistent cependant dans les zones urbaines où les transports contribuent à hauteur de 30 % à 50 % à la pollution liée aux particules fines (dont 87% sont émises par les véhicules diesel), et sont les premiers responsables des concentrations en oxydes d'azote, monoxyde de carbone, benzène et suies de combustion (fumées noires).

Selon l'OMS, en 2000, la pollution atmosphérique due aux particules en suspension représente, pour chaque personne dans l'Union européenne, environ 8,6 mois de vie perdue. En 2002, 3,3 % des décès d'adultes de plus de 30 ans en France seraient selon l'AFSSE imputables aux particules fines.

Si les émissions de précurseurs de la pollution photochimique ont baissé de 27% entre 1990 et 2000, les niveaux d'ozone sont demeurés en France au-dessus des seuils de vigilance, pour la santé humaine et la végétation, plus de 40 jours par an dans les zones urbaines et périurbaines entre 1994 et 2002, note le rapport. Dans les agglomérations en été, l'ozone est ainsi le principal responsable de la dégradation de la qualité de l'air, estime-t-il.

Même si les véhicules émettent aujourd'hui 20% de moins de CO₂ par kilomètre qu'en 1960, avec la croissance du trafic, les émissions de gaz à effet de serre du transport se sont accrues de 23% entre 1990 et 2004 et représentent dans leur ensemble 27% des émissions de GES. De plus, l'impact du transport aérien de la France sur le changement climatique pourrait augmenter de moitié d'ici 2025, souligne le rapport.

Outre la problématique en termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rapport dresse également un constat sévère de la pression des transports sur les habitats et ses nuisances sonores. La route constitue le principal facteur de pression, avec 68% des nuisances des transports, devant l'avion (20%) et le train (12%). Du fait du trafic routier, plus de sept millions de personnes sont exposées à leur domicile à un niveau de gêne supérieur au seuil de 65dB jugé inacceptable par la réglementation, indique le rapport.

De ce fait le rapport note qu'en l'absence de mesures autres que les progrès technologiques des véhicules neufs et la mise en service de nouvelles infrastructures, les émissions s'accroîtraient de 13% d'ici vingt ans dans le transport routier et de 17% au total, compte tenu de

la croissance plus forte du transport aérien. Dans la perspective de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre, ce rapport met notamment en évidence la nécessité de mobiliser tous les leviers d'actions : progrès technologiques, mais aussi mesures incitatives importantes pour orienter les pratiques de mobilité, indique Nelly Olin, le ministre de l'Ecologie. Les progrès technologiques ne pourront apporter une réponse significative aux défis environnementaux qu'à la condition d'importantes incitations, pouvant prendre aussi la forme d'actions normatives.

Le rapport indique que la taxation des carburants est un instrument adapté à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre mais souligne que cette mesure rencontre des limites s'agissant de nuisances locales davantage liées à la circulation qu'à la consommation de carburants. En milieu urbain notamment, il note que des péages d'accès au centre ville, à l'instar du péage londonien apparaissent alors comme des instruments intéressants car davantage ciblés.

La taxation des carburants rencontre également des limites pour le transport routier de marchandises avec le développement du trafic international du fait d'approvisionnements qui peuvent être effectués à moindres coûts hors des frontières. Ainsi le rapport estime qu'un péage kilométrique, déjà instauré dans d'autres pays (Allemagne, Suisse, Autriche) permettrait d'égaliser la compétitivité des transporteurs se ravitaillant en France en assurant une meilleure couverture des coûts. Il considère également que la TIPP pourrait être révisée et davantage ciblée sur les émissions de gaz à effet de serre et que la part importante et croissante de la route dans le transport de marchandises souligne aussi la nécessité d'encourager le développement des alternatives à la route.

Enfin, concernant le développement des échanges internationaux (transport de voyageurs et de marchandises), le rapport soulève la question de leurs émissions de CO₂ et estime qu'il paraît aujourd'hui difficile de mettre en place un outil complet d'incitation à la réduction des émissions à l'échelle internationale. Actuellement les accords internationaux qui régissent ces secteurs interdisent toute taxation des carburants.

Selon ce rapport, la mise en place d'un marché de permis d'émissions de CO₂ pour le transport aérien européen pourrait constituer une solution. Le projet d'étendre les marchés de permis de CO₂ aux constructeurs et importateurs automobiles, avec l'objectif de répercuter sur les prix des véhicules les écarts de consommation et d'inciter aux innovations, mériterait en outre d'être accéléré.

Le rapport considère en revanche que les directives européennes, en cours ou en projet (révision des normes d'émissions des polluants atmosphériques, directive Euro vignette, surpéage en zone de montagne favorisant les reports vers le ferroviaire) apportent des éléments de réponses en favorisant progressivement une meilleure prise en compte de l'environnement.

C.SEGHIER

Merci de prendre en compte l'intérêt général

Gilles Monsillon
5, rue de la Nappe
95590 Presles
gilles.monsillon@laposte.net
06 73 68 86 33