



JUIN 2006

RÉSEAU ACTION CLIMAT FRANCE (RAC-F)

Transports et changement climatique : un carrefour à haut risque

État des lieux

“Notre premier constat est que l'accélération du changement climatique est brutale, profonde, définitive (...). L'immobilisme est interdit. Les effets de cette menace sont prévisibles, calculés, dévastateurs.”

Rapport de la mission parlementaire d'information sur l'effet de serre, avril 2006.

> **Les transports, premiers responsables des émissions françaises de gaz à effet de serre**

En France comme en Europe, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports (principalement le CO₂ produit lors de la combustion du carburant et les HFC utilisés pour la climatisation) connaissent depuis des décennies une progression ininterrompue.



CONTACT

Olivier LOUCHARD
Coordinateur du RAC-F

2B, rue Jules Ferry
93100 MONTREUIL

Tél. : 01 48 58 83 92
fax : 01 48 51 95 12
infos@rac-f.org
www.rac-f.org

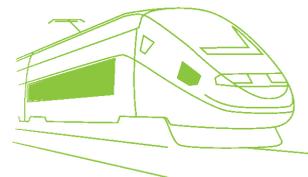


Dans le cadre du débat public organisé par la :

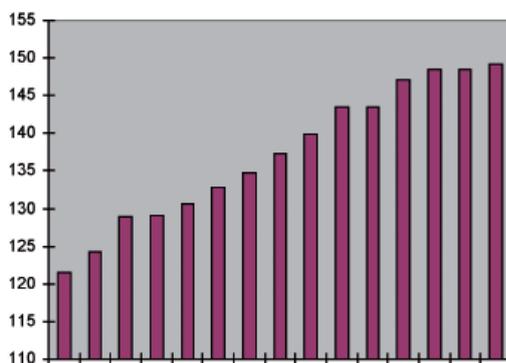
cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Évolution des émissions de GES du secteur des transports en France (en MtéqCO₂)



La contribution du secteur des transports aux émissions françaises de GES est ainsi passée de 21% en 1990 à près de 26,5% en 2004, ce qui le place largement en tête devant l'industrie, le résidentiel-tertiaire et l'agriculture.



La route est de loin la principale responsable des émissions des transports : en France, plus de 92% des rejets du secteur pour l'année 2004 s'imputaient au transport routier.

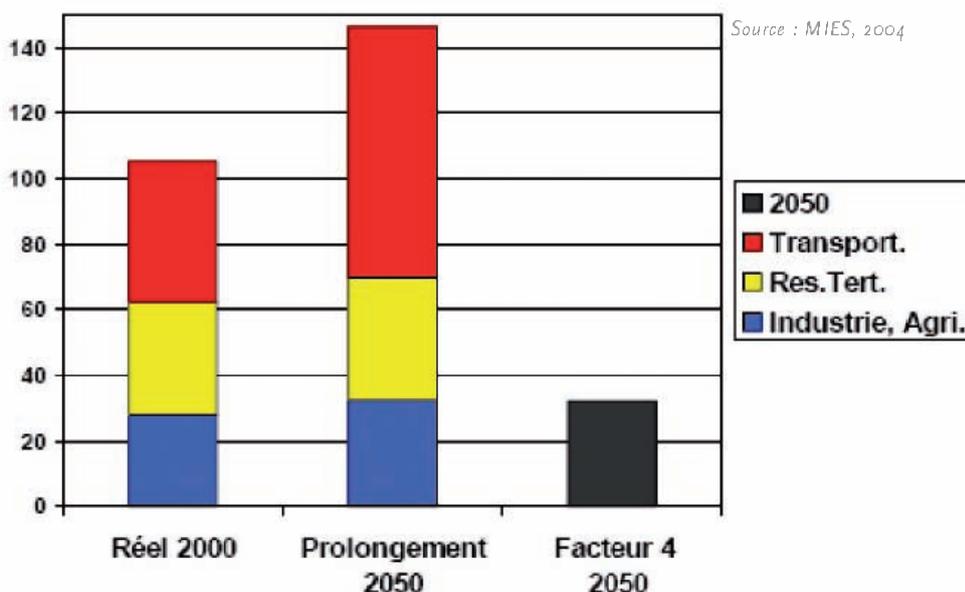
Source : CITEPA, 2005

> Des perspectives d'évolution très préoccupantes

Tous les scénarios attribuent aux transports une part croissante dans nos émissions de GES. Ainsi, en France, à moins d'une rupture franche de la politique des transports, on devrait assister d'ici 2020 à une évolution quantitative et qualitative défavorable, avec d'une part un quasi doublement du trafic dans son ensemble, et d'autre part un renforcement de la domination des modes les plus émetteurs, la route et l'aérien, au détriment des modes ferroviaire et fluvial, moins émetteurs. Les émissions du secteur transports en France augmenteraient de 44% entre 1990 et 2010, leur part relative dans les émissions nationales passant de 21 à 28%. Ce graphique nous montre qu'en 2000, les transports émettaient déjà 1,3 fois plus que ce qui doit être atteint par l'ensemble des secteurs en 2050 pour stabiliser le climat.

Le dimensionnement du problème

En MtC



Source : MIES, 2004

Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la VRAL :

En cause, la domination du trafic routier de personnes et de marchandises

La domination du mode routier dans le secteur des transports est écrasante et ne cesse de se renforcer. L'automobile monopolise ainsi en

France 84% des déplacements intérieurs de personnes, contre seulement 15% pour les transports collectifs. La situation est tout aussi

déséquilibrée pour les transports de marchandises : le mode routier capte 80% du trafic, loin devant le rail (12%) et les voies



d'eau (2%). Cette domination s'est aggravée au fil des années, comme le symbolise l'accroissement de 31% du parc de véhicules motorisés

entre 1990 et 2006. Il y a plus de véhicules en circulation, les déplacements se multiplient et les distances s'allongent. La tendance montre

un développement du mode routier, avec une progression annuelle d'environ 3% pour les camions et de 2% pour la voiture.

L'état des lieux et les perspectives montrent clairement que le fonctionnement actuel et futur du système de transports, que ce soit à l'échelle de l'Europe, de la France ou de la VRAL, n'est absolument pas soutenable et met significativement en péril la stabilité du climat.

Orientations de l'État souhaitables pour remédier à cet état de fait

La première étape consiste bien évidemment à respecter le Protocole de Kyoto, par lequel les pays industrialisés se sont engagés à réduire de 5,2% en moyenne leurs émissions de GES par rapport au niveau de 1990, et cela entre 2008 et 2012. Cet objectif qui n'aura pas d'effet majeur sur le réchauffement global n'a de sens que s'il est suivi d'une réduction significative des rejets mondiaux de GES.

Pour éviter les impacts les plus dramatiques du changement climatique, il convient de contenir le réchauffement en deçà de +2°C par rapport à la période préindustrielle, ce qui implique une division d'au moins par 2 des émissions mondiales à l'horizon 2050.

La Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, a instauré des responsabilités différenciées entre les pays. Pour la France, comme pour la plupart des pays industrialisés, l'objectif de contenir le réchauffement mondial en dessous de 2°C se

traduit par une division par 4 de ses émissions de GES d'ici 2050 par rapport au niveau actuel (facteur 4). Cette ambition a été affirmée à plusieurs reprises au plus haut niveau de l'Etat depuis 2003 et fait aujourd'hui consensus. La loi de programme n° 2005-781 définissant les orientations de la politique énergétique en a fait d'ailleurs une de ses priorités et a fixé une réduction des émissions de GES de 3% par an.

Pour être cohérente avec cet objectif, la France devra également se fixer un objectif

intermédiaire à l'horizon 2020 de - 30%.

Malheureusement, les politiques publiques françaises de lutte contre le changement climatique restent à la traîne et le manque de volonté qui transparaît ne semble guère prometteur. Pourtant, l'objectif facteur 4 est réalisable sans porter atteinte à la qualité de vie.

Les recommandations du RAC en matière de transports : la réduction de la demande de transport, le rééquilibrage modal et la diminution des émissions des véhicules.

AGIR EN AMONT SUR LA DEMANDE DE TRANSPORT

La mise en œuvre d'une politique de réduction de la demande de transports implique des décisions lourdes, radicales et structurantes.

> Réduire la demande de transports de marchandises,

c'est tout d'abord faire le choix de la sobriété en réduisant les quantités de biens transportés et les distances parcourues. Pour cela, une option incontournable doit être explorée sans délai : produire et consommer localement. Il revient aux pouvoirs publics d'encourager la relocalisation de l'économie, en favorisant les structures de production et de distribution à petite échelle, moins gourmandes en transports et plus riches en emplois, et aux

citoyens d'accompagner ce mouvement dans leurs actes de consommation.

> Concernant la question des déplacements individuels,

en particulier dans les villes et leurs périphéries, réduire la demande de transport passe essentiellement par la réorientation des politiques d'urbanisme. En premier lieu, il convient de mettre l'accent sur la mixité fonctionnelle (et sociale), surtout dans les périphéries : rapprocher progressivement

logements, emplois, loisirs, et commerces les uns des autres permettra de limiter les déplacements quotidiens. L'étalement urbain doit être combattu par une politique de densification des espaces : c'est en effet l'extension des villes qui fait les longues distances et les déplacements fréquents, nourrissant ainsi la demande de transport, la dépendance à la voiture individuelle et la hausse des émissions de GES.



AGIR SUR LA RÉPARTITION MODALE EN FAVORISANT LES MODES LES MOINS ÉMETTEURS

Parallèlement, à la limitation de la demande de transport, il importe d'encourager un report modal vers les alternatives les plus sobres.

> En matière de transports de marchandises, les priorités sont bien connues : fret ferroviaire, fluvial et maritime, transport combiné et ferroutage

Il s'agit non seulement de développer l'offre de transports sobres, en revitalisant le rail et les autres modes faiblement émissifs, mais aussi d'assurer une meilleure intermodalité.

Il convient de mieux gérer les transports urbains de marchandises, grâce à la mise en place de plates-formes logistiques centralisées, couplées avec une organisation optimisée de la distribution.

> Un terme doit enfin être mis à l'extension du réseau autoroutier, car celle-ci a pour effet évident de préserver la

suprématie du mode routier tout en absorbant les ressources financières nécessaires au développement des autres modes.

> Le rôle des collectivités territoriales

Il est de plus en plus important en matière de déplacements : qu'il s'agisse des transports intrarégionaux ou des transports urbains, les collectivités sont à même, si elles en ont la volonté politique, d'exercer une influence majeure sur la répartition modale. Ainsi, il appartient aux conseils régionaux de poursuivre et d'amplifier les efforts réalisés dans le cadre des contrats de plan État-Régions (CPER) et des schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) pour améliorer l'offre de

transport ferroviaire. De même, dans le cadre des plans de déplacement urbains (PDU), des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU), les communes sont appelées à développer fortement les transports collectifs (bus, métro, tramway) et à favoriser les modes non émetteurs de GES (marche, vélo) ou le covoiturage, tout en dissuadant le recours individuel à l'automobile (zones 30, aires piétonnières). La politique de stationnement doit être conçue de façon à orienter les usagers vers les alternatives sobres en carbone.

AGIR SUR LES NIVEAUX D'ÉMISSION DES VÉHICULES

Si la réduction de la demande et le rééquilibrage modal sont des éléments indispensables, il convient aussi d'agir sur les niveaux d'émissions des véhicules en circulation.

> L'action sur la vitesse est primordiale :

Ramener par exemple de 130 km/h à 120 km/h la vitesse maximale autorisée sur autoroutes permettrait de réduire les émissions nationales de GES d'au moins 2 millions de tonnes équivalent CO₂/an.

La sensibilisation à l'éco-conduite est une autre mesure permettant de réduire les émissions de GES : une conduite rapide et nerveuse entraîne une surconsommation pouvant aller jusqu'à 40%.

> Certaines mesures fiscales peuvent être prises sans attendre :

Rétablir la vignette avec une assise liée au

taux d'émission de GES et/ou la mise en place d'un bonus-malus pénalisant l'achat de véhicules fortement émetteurs et encourageant en contrepartie celui de voitures plus sobres, instaurer un crédit d'impôt à l'achat et à l'usage du vélo et de la marche à pied (déplacements domicile-travail), mettre en place une redevance kilomètre pour les poids lourds, etc.

> D'autres mesures sont de nature réglementaire :

Obligation pour les constructeurs automobiles d'atteindre un chiffre moyen de CO₂/km pour leurs véhicules neufs mis sur le marché, interdiction de diffuser des publicités aux messages énergivores. Par

ailleurs, il est inacceptable que la quasi-totalité des véhicules mis en vente présentent des performances surréalistes par rapport aux limitations de vitesse légales : il est temps que soient imposées aux constructeurs automobiles des solutions techniques telles que le bridage des moteurs ou les limiteurs de vitesse.