

7 août
2007

**Groupe n°1 « Lutter
contre les changements
climatiques et maîtriser
l'énergie »**

**Atelier n°1 « Transports
et déplacements »**

Grenelle de l'environnement



CADRAGE et SYNTHÈSE des PROPOSITIONS du MEDEF

Note de cadrage

Mandataires MEDEF

- **Hervé CORNEDE** Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique (GITL)
- **André DOUAUD** Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)

PRÉAMBULE

METTRE EN PLACE UN « OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS DURABLES »

Les transports ont une part de responsabilité sur les questions relatives au changement climatique. Au niveau mondial, il est responsable de 14% des émissions. (Rapport Stern). Au niveau national, et compte-tenu des choix énergétiques français (nucléaire), le transport représente 28% des émissions de GES dont 60% sont imputables aux véhicules individuels. Le transport professionnel, quant à lui, représente 1/10ème des émissions (6% pour le transport routier de marchandises, 2% pour l'aérien et 2% pour le transport maritime). Le problème de fond réside dans la capacité à concilier une demande de mobilité croissante (mondialisation, marché intérieur, mobilité professionnelle et résidentielle) avec une réduction des émissions de Gaz à effet de serre alors même, que les transports utilisent massivement les énergies fossiles et que les alternatives technologiques sont encore limitées

Il est possible d'agir sur les véhicules (motorisation, carburants) mais aussi sur une organisation de transport plus optimale au regard du développement durable. Pour cela le MEDEF souhaite que les négociations du Grenelle de l'environnement portent sur les principes suivants :

- sortir de l'approche émotionnelle pour aborder le problème de manière rationnelle. Pour ce là, il est indispensable de disposer d'outils de mesure et d'évaluation indépendants pour évaluer les émissions et l'effectivité des mesures dans le domaine des transports.

- développer une approche complète du problème au regard des principes du développement durable au-delà du seul angle environnemental

- s'inscrire dans une perspective de mobilité durable. La mobilité est source d'échanges et de développement, des biens mais aussi des personnes.

Pour les entreprises, la ligne de conduite est la **croissance durable** : les avancées sur le changement climatique seront d'autant plus effectives que les l'industrie disposera de marges de manœuvre économiques pour financer les évolutions nécessaires. Pour cela, la réforme des ports autonomes, une nouvelle organisation économique pour le fret ferroviaire et un investissement massif dans la recherche et l'innovation seront des leviers importants pour faire évoluer le transport et son organisation

C'est dans cette optique intégrée que les propositions du MEDEF couvrent les différentes fonctionnalités de la mobilité¹ telles que celle des déplacements urbains & transports collectifs, des infrastructures, du report modal du fret et enfin des spécificités des véhicules particuliers et professionnels.

Cette complexité nous permet d'insister sur le pertinence d'optimiser le choix de mesures à mettre en œuvre, au moyen de méthodologies fiables, transparentes et indiscutables, afin d'assurer une communication plus efficace et obtenir l'adhésion des différents acteurs concernés.

C'est donc dans cette perspective que nous proposons, en complément, une mesure transverse à l'atelier « transport et déplacements » : la réflexion concernant la création d'un organisme indépendant (ou « observatoire des transports durables ») chargé d'une évaluation indiscutable de l'impact global des mesures et du suivi des résultats de leur mise en œuvre.

¹ Mobilité volontairement limitée, dans ce cadre, aux modes de transport terrestres et fluviaux/maritimes, à l'exclusion du secteur aérien, l'aviation étant déjà réglementée par des dispositions internationales (OACI, communautaires) et de police spéciale de l'aviation civile.

DÉPLACEMENTS URBAINS - TRANSPORTS COLLECTIFS

PROPOSITION N°1. GOUVERNANCE DES AGGLOMERATIONS : RESPONSABILISER LES COLLECTIVITÉS LOCALES EN LEUR QUALITÉ D'AGENT ÉCONOMIQUE

Considérant que la gestion des émissions de gaz à effet de serre implique une évaluation de celles-ci à tous les niveaux, il est souhaitable que des mesures de ces émissions à l'échelle locale soient pratiquées. A partir d'une quantification précise qui tienne compte des sources d'émissions diffuses, des objectifs de réduction seraient proposés ou imposés aux collectivités locales.

Les élus seraient alors incités à redoubler d'efforts en faveur de politiques de mobilité et d'habitat respectueuses de l'environnement (développement des transports publics et des modes doux, densification et limitation de l'étalement urbain, normes HQE pour les bâtiments).

Un tel dispositif nécessite une clarification des responsabilités locales qui garantisse la cohérence des politiques mises en place tant du point de vue de l'urbanisme que du transport. Il convient donc de confier à l'autorité organisatrice des transports urbains (dans 80% des cas, il s'agit d'un établissement public de coopération intercommunale) les compétences en matière de voirie, d'habitat (actuellement du ressort des communes) et de positionner à cet échelon les responsabilités en matière de gestion des émissions de GES.

PROPOSITION N°2. REDUCTION DE LA CONGESTION EN VILLE : FAVORISER TOUTES LES MESURES PERMETTANT DE RÉDUIRE LA CONGESTION DANS LES AGGLOMÉRATIONS ET LES ZONES FORTEMENT URBANISÉES

Ces zones sont d'importantes sources d'émissions de GES. Il est proposé de réduire la congestion en :

- Achevant le maillage du réseau autoroutier et en priorité les contournements d'agglomération afin de décongestionner les zones urbaines
- Soutenir les politiques de développement de parkings à la périphérie des agglomérations, desservis par des lignes de transport en commun attractives.
- Généraliser le péage sans arrêt, aux abords des agglomérations, afin de diminuer les émissions dues au « stop and go » aux barrières de péage.
- Moduler le tarif des péages en fonction, des plages horaires (heures pleines/ heures creuses) mais aussi, du niveau d'efficacité énergétique des véhicules.

INFRASTRUCTURES

PRÉAMBULE INFRASTRUCTURES : METTRE EN PLACE UN PACTE NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Inscrire la mobilité dans le développement durable et passer de la concurrence entre les moyens de transport à la complémentarité. Véritable loi-cadre instaurant un programme pluriannuel, ce pacte permettrait d'inscrire dans la durée la continuité de l'action publique et la gestion prévisionnelle des infrastructures. Afin d'assurer le financement de l'ensemble de ces infrastructures (transeuropéennes, périurbaines et urbaines), il est nécessaire d'affecter à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France), dont les compétences doivent être élargies et les ressources pérennes

PROPOSITION N°3. ELABORER UN PACTE FISCAL ENVIRONNEMENTAL : RÉFLÉCHIR AUX CONDITIONS DE LA MISE EN PLACE D'UNE REDEVANCE AFFECTÉE (TAXE POIDS-LOURDS) ET D'UNE INCITATION À L'INVESTISSEMENT « HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE »

L'instauration de cette éventuelle redevance poids lourds soulève un certain nombre de pré requis. Tout d'abord, la faisabilité technique et le coût de collecte de cette taxe sont à étudier finement. Il est nécessaire de rappeler que l'Allemagne qui a instauré une taxe poids lourds sur l'ensemble du réseau autoroutier en raison de l'absence de péage autoroutier, supporte un coût de collecte à hauteur de 18% des recettes.

De plus, l'instauration d'une nouvelle taxe ne peut se faire que dans le cadre d'une approche fiscale globale et stable pour les entreprises (voir la fiche relative au Pacte Fiscal Environnemental).

Par ailleurs, cette ressource devrait être affectée totalement à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France) pour la modernisation des infrastructures routières et le développement de nouvelles infrastructures prioritaires de type contournement urbain (voir la fiche relative au Pacte National pour les Infrastructures de Transport et ci-dessous).

Enfin, le principe d'usager payeur doit être appliqué à l'ensemble des usagers de la route qu'ils soient professionnels ou non (véhicules personnels).

PROPOSITION N°4. DÉVELOPPER LA HAUTE QUALITE ENVIRONNEMENTALE POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET LES PEAGES SANS ARRÊT

Appliquer aux infrastructures de transport et du cadre de vie une démarche de type haute qualité environnementale et haute qualité de service.

Mettre en place le péage sans arrêt sur le réseau autoroutier concédé.

REPORT MODAL - FRET

PROPOSITION N°5. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'OPTIMODALITE

Développer les services d'autoroute ferroviaire : Les autoroutes ferroviaires permettront de soulager les grands axes routiers et d'absorber une partie du trafic de transit. Le nouveau service entre Perpignan et Bettembourg découle des travaux de l'Association Route Roulante 2006 et permet une complémentarité performante entre le fer et la route sur une longue distance. Il faut développer un produit service similaire sur l'axe atlantique entre le nord de l'Espagne et le nord de la France.

Développer le transport combiné : Le transport combiné français diminue depuis plusieurs années contrairement aux autres pays de l'Union Européenne. Il est nécessaire de reformater l'offre de transport combiné. Les nouveaux entrants doivent pouvoir opérer librement le choix de leur traction ferroviaire.

Développer le transport fluvial : Il faut renforcer l'attractivité du transport fluvial sur la vallée de la Seine et sur l'axe Rhône/Saône en facilitant les transbordements directs avec les ports et en favorisant les liaisons avec les principales bases logistiques. (Déplacement des gabarits et tonnages autorisés pour les véhicules dédiés aux opérations de pré et post acheminement).

Développer les autoroutes de la mer : Le transport maritime est performant sur le plan économique, écologique et social. Il permet à la fois une mise en place rapide (pas d'infrastructure lourde à construire) et une flexibilité importante (possibilité de repositionner les navires en cas de changement des schémas logistiques).

Les conditions du succès sont multiples : économiques, techniques et réglementaires.

Conditions économiques :

- Le transit par mer doit être plus rapide et moins cher afin d'attirer les acteurs du transport routier.
- Le produit doit être, au moins au démarrage de la ligne, polyvalent (remorques accompagné ou non-accompagné et conteneurs) afin d'éviter de trop grands bouleversements des schémas logistiques routiers.
- Si l'on veut mettre en place des autoroutes de la mer (fréquence journalière au minimum), les subventions d'exploitation deviennent une condition indispensable du succès. Et, compte tenu de la très lente montée en puissance des coefficients de remplissage des navires sur les nouvelles lignes - constatés sur certains exemples (Toulon-Rome,...) – la limite de 35% des coûts d'exploitation paraît un seuil minimal. Dès lors sur un schéma de plusieurs navires mis en ligne dès le départ, il faut s'interroger sur la possibilité de définir une telle ligne comme étant d'intérêt général.

Conditions techniques :

- Le passage portuaire doit être facilité (sûreté et contrôles).
- Le document unique de transport doit être mis en oeuvre.

Les frais de port doivent être ramenés à des niveaux compatibles avec les frais habituellement payés par les transporteurs routiers. Tout renchérissement du transport maritime obère sa compétitivité.

PROPOSITION N°6. MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN DE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE 2007-2010

Ce plan est proposé par le MEDEF en collaboration avec les chargeurs, les entreprises ferroviaires et RFF et les autres modes du transport. Il s'agit d'enrayer le déclin du fret ferroviaire en repensant totalement l'organisation du système aussi bien sur le plan de la régulation concurrentielle (création d'une autorité de régulation indépendante), que du point de vue du modèle économique à réinventer (lignes régulières européennes, opérateurs de proximité). Enfin des investissements en infrastructures sur le réseau fret sont indispensables (contournement des agglomérations, dessertes portuaires).

VÉHICULES INDIVIDUELS OU PROFESSIONNELS

PROPOSITION N°7. LANCER UN NOUVEAU PLAN 2009 - 2015 DE DEVELOPPEMENT DES BIOCARBURANTS. PRIORITÉ AUX CARBURANTS LIQUIDES ISSUS DE BIOMASSE, ÉNERGIE PRIMAIRE RENOUVELABLE.

Objectifs :

Réduire les émissions de CO₂ du transport par l'augmentation de l'usage des biocarburants jusqu'à 10% en mélange principalement banalisé à usage de l'ensemble des véhicules routiers.

Conditions :

- Donner à ces filières la visibilité indispensable du fait des critères d'achats des consommateurs, notamment professionnels et des investissements à décider par les industriels.
- Une efficacité massive implique de privilégier l'introduction des biocarburants en mélange banalisé dans la totalité des carburants essence et gazole à des proportions techniquement admissibles et harmonisées au niveau européen.
- Développer (au niveau européen) une normalisation technique des biocarburants aussi rigoureuse que pour les carburants classiques garantissant l'absence de problèmes liés à l'utilisation et le respect des performances environnementales (Normes Euro)
- Engager l'amélioration des procédés actuels de production des biocarburants éthanol et biodiesel en ce qui concerne les émissions de CO₂ du procédé. Rechercher et favoriser l'usage des biocarburants ayant le meilleur bilan « du puits à la roue » CO₂.
- Soutenir la recherche et le développement de nouveaux procédés de production de carburants valorisant la totalité de l'énergie contenu dans la plante et de cultures énergétiques non alimentaires («seconde génération»).
- Soutenir dans des conditions économiquement durables les développements spécifiques pour l'usage des carburants à haute teneur en biocarburants : véhicules dédiés (Flex Fuel Superéthanol; Flottes biodiesel B30), particulièrement pour les professionnels via les réseaux de distribution privés.
- Euro compatibilité obligatoire.

PROPOSITION N°8. OPTIMISATION DES CAPACITES DE CHARGEMENT : PERMETTRE DANS LE CODE DE LA ROUTE D'AUGMENTER LE POIDS TOTAL ROULANT AUTORISÉ À 44 TONNES ET L'USAGE DES SYSTÈMES MODULAIRES DE GRANDES LONGUEURS

Cette mesure à l'avantage d'augmenter de 15% la charge utile du véhicule mais aussi et surtout une baisse, pour chaque tonne transportée, de la consommation de carburant (indépendance énergétique) et donc des émissions de 10 à 12 %. En outre, cette mesure permettrait de réduire le nombre de véhicules pour le même tonnage transporté. Elle n'aurait, entre autre, pas d'impact sur l'usure des routes. Il est nécessaire de mettre en place le plus rapidement possible des expérimentations sur les systèmes modulaires de grandes longueurs.