



Fiche de cadrage, mesure négaWatt

Transports et négawatt, le chemin pour une mobilité maîtrisée

Propositions 6, 12, 13 et 14 du Manifeste nW

Rédaction	Anne RIALHE (a.rialheDIFF@aere.fr)
Référence	MnW Transp v 1.0
Date	6 décembre 2003

L'essentiel

Le transport est un secteur consommant essentiellement des produits pétroliers, en forte croissance (en moyenne +2,8 % annuel entre 1985 et 2000), et donc fortement émetteur de CO₂ (28 % des émissions de gaz à effet de serre en 2001). Deux modes sont plus particulièrement consommateurs d'énergie, le transport routier et le transport aérien.

Se transporter véhicule de nombreuses images : puissance, liberté, voire jeunesse, et en contrepoint, celles de l'accident, des embouteillages, de la pollution, du bruit, du temps contraint et perdu. Agir sur les transports est un impératif, non seulement pour l'énergie, mais aussi pour le bien-être général.

La limitation des consommations d'énergie pour les transports de passagers et de marchandises peut être obtenue par de multiples actions, sans attenter à notre bien-être, bien au contraire :

- *à court terme par l'utilisation de moyens de déplacement plus efficaces, comme des voitures plus sobres (des voitures « 3 l/100 km »),*
- *à court et moyen terme par le choix d'une offre de transports plus économes, comme le développement des pistes cyclables pour les petits trajets de proximité, le transport ferroviaire de certaines marchandises,*
- *à court et moyen terme par une politique de vérité des prix du transport, en rééquilibrant en particulier le coût du transport routier de marchandises,*
- *à moyen et long terme par une modification de la structuration des espaces et une diminution des besoins de mobilité en facilitant, par une baisse des droits de mutation, les changements dans le choix de son logement, en densifiant les zones situées près des réseaux de transport en commun.*

Repenser nos systèmes de transport, pour un partage équilibré entre modes de transport, aidera à rééquilibrer l'espace, ainsi que la mixité fonctionnelle et sociale. C'est l'ensemble de la société qui sera gagnante si le pari d'une mobilité maîtrisée est relevé.

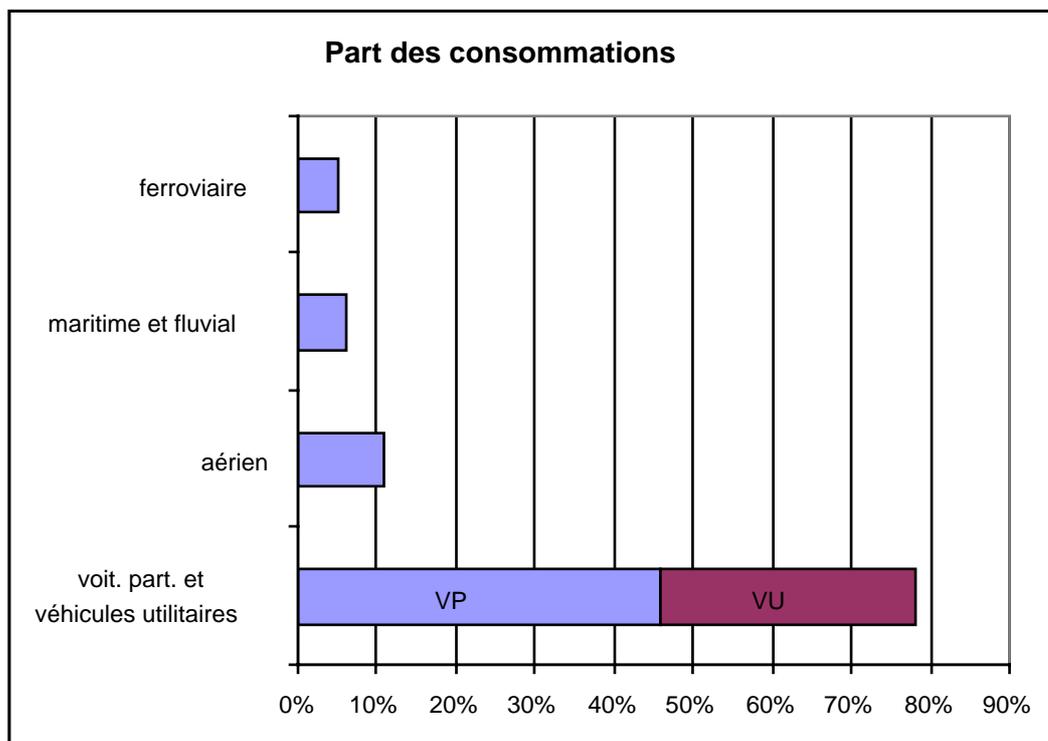
Cible de la mesure

Cette fiche est une fiche de cadrage, qui présente une approche générale de l'ensemble des mesures permettant de limiter les consommations d'énergie, et par ricochet les émissions de gaz à effet (GES), tant pour les transports de personnes que pour les transports de marchandises (en milieu urbain, en transport régional, national et international). Ces actions sur le transport font appel à des aspects techniques, réglementaires, économiques, culturels, ainsi qu'à une évolution de l'offre d'infrastructures. Des fiches plus précises détaillent les principales mesures.

Enjeu énergétique

Le scénario négaWatt a identifié les enjeux suivants sur les consommations d'énergie des transports :

- par exemple en 1999, la consommation des transports était de 54,1 Mtep, 51,8 en carburants et 2,3 en électricité ;
- les transports constituent un secteur en croissance : ils représentent le quart des émissions françaises d'effet de serre, en croissance de +21 % de 1990 à 2001 ;
- la part des transports routiers est prépondérante¹ : le rail et la voie d'eau sont les deux grands perdants des trois dernières décennies de transport. Ce qui favorise les modes de transport les moins efficaces.



Avec un kg de pétrole, en transport interurbain, une tonne de marchandise est transportée sur :

Voie navigable	Train complet	Transport combiné fer	Poids lourd charge utile > 3 t	Poids lourd charge utile < 3 t
127 km	111 km	83 km	28 km	11 km

De même avec un kg de pétrole, un passager est transporté sur :

¹ 78 % des consommations sont le fait des voitures particulières (pour 46 %) et des véhicules utilitaires (32 %), 11 % des transports aériens, les transports ferroviaires restent marginaux (à peine 5 %), comme les transports maritimes et fluviaux (6 %),

TGV	Trains rapides nationaux	MéTRO RATP	Autobus RATP	Voiture, en interurbain	Voiture, en urbain
66 km	53 km	48 km	40 km	39 km	19 km

(Source : *Les chiffres clés de l'énergie*, DGEMP, édition 2001)

Un scénario tendanciel amène à un quasi doublement des consommations d'énergie de transport en 2050, un scénario de maîtrise des consommations à une réduction des consommations de 40 % (60 % sur les carburants fossiles), pour un service équivalent, pour ne pas dire supérieur en terme de qualité de vie.

Mais les enjeux du transport ne se limitent pas aux aspects énergétiques : se déplacer c'est aussi consommer de l'espace, des budgets publics pour les infrastructures, au détriment d'autres secteurs (comme la santé ou l'éducation). La route consomme 76 % des investissements bruts dans les infrastructures de transports, le rail seulement 26 % (sur un budget global en 1995 de 12,5 milliards d'euros).

Mise en œuvre

La mise en œuvre de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports fait appel à de nombreuses mesures. Nous proposons une classification autour de cinq grandes actions. Le scénario négawatt ne s'appuie pas sur un bouleversement du véhicule individuel ou de son énergie de propulsion, pour les raisons suivantes :

- l'effet de la diminution des consommations unitaires (-0,6 l/100 km pour les voitures à essence de 1990 à 2000) est annihilé par la « montée en gamme » (de 28 % de 1985 à 2000), consistant à acheter des véhicules plus puissants ;
- une politique cherchant à améliorer les véhicules de transport routier ne supprimera pas (ou alors seulement partiellement) les autres inconvénients de la situation actuelle : la consommation d'espace pour les routes, les parkings, les accidents, les impacts sur la faune et la flore par l'effet de coupure des infrastructures du type autoroutes (effet que l'on retrouve aussi pour le rail), le bruit.

1. Développer des transports plus sobres

Développer la sobriété dans les transports est proposé par deux mesures, pour les voitures particulières :

- ramener en 2050 le kilométrage moyen parcouru à 11 000 kilomètres au lieu de 14 000 actuellement ;
- réduire le besoin et donc le nombre de voitures.

Nous verrons ci-dessous comment ces deux objectifs peuvent être atteints.

Le transport aérien est le mode de transport le moins sobre, aussi nous proposons pour réduire le trafic aérien² :

- de soumettre les carburants aériens à la TVA et de les taxer selon leurs émissions de GES. Cette mesure est immédiatement applicable sur les vols intérieurs. La France s'engagera ensuite à établir des accords bilatéraux pour étendre cette mesure aux vols internationaux et pour que l'Union européenne l'adopte ;
- de favoriser fortement les liaisons ferroviaires, au détriment des liaisons aériennes.

2. L'utilisation de moyens de déplacement plus efficaces

Il s'agit d'obtenir le même service, se déplacer d'un endroit à un autre, dans des conditions de confort accru, avec la plus petite consommation d'énergie possible. Nous proposons pour cela de limiter la consommation des véhicules individuels (gazole et essence, sur l'ensemble du parc et des parcours) pour atteindre progressivement **la moyenne de 4 l/100 km** (en 2050).

Cette diminution de la consommation sera obtenue, dans un premier temps, par les progrès techniques sur les moteurs, l'allègement et la limitation des puissances des véhicules, associés au

2 A court terme, il n'existe pas de solution technique pour limiter la consommation d'énergie des avions.

bridage des véhicules pour les vitesses dépassant 130 km/h (véhicules particuliers et véhicules utilitaires, camions). Bien entendu, il s'agit de la consommation totale des véhicules, incluant les accessoires. Nous demandons d'intégrer les accessoires (dont la climatisation) dans les accords volontaires ACEA européens (140 g CO₂/km en moyenne en 2008, hors auxiliaire, pour une moyenne du parc neuf en 2002 de 155 g, soit un gain de moins de 10 %). Cette mesure, atteindre 4 l/100 km en 2050, est décrite dans la fiche spécifique « Le transport en véhicule individuel ». Le développement des véhicules hybrides (moteur thermique et électrique) contribuera également à atteindre cet objectif.

La climatisation des véhicules, après s'être développée aux Etats-Unis et au Japon, est un phénomène que l'on observe maintenant en Europe :

- elle équipait 60 % des véhicules en 2000, 70 % aujourd'hui,
- vendue 1 €, elle est conçue comme un produit d'appel pour faire acheter le véhicule,
- avec les autres auxiliaires, comme les différents éclairages intérieurs, la radio ou le lecteur de CD, un meilleur confort climatique dans le véhicule, elle contribue à annihiler les gains sur les consommations unitaires des véhicules,
- par ailleurs le PRG, pouvoir de réchauffement global, des fluides frigorigènes actuellement utilisés en climatisation automobile est très élevé : il est en moyenne de 1 300 (ce qui revient à dire que 1 kg de fluide frigorigène participe à l'effet de serre comme 1 300 kg de CO₂). Or, des substituts existent d'ores et déjà (dont paradoxalement le CO₂ !). Nous proposons donc d'interdire d'ici 2008 les fluides à fort PRG et la vente de systèmes de climatisation dont les émissions dépassent 10 g/an. Les installations de climatisation doivent être révisées lors du contrôle technique obligatoire et leur réparation rendue obligatoire en cas de dysfonctionnement. Il apparaît essentiel de mettre en place des plans de formation et de diffuser des plaquettes d'information pour les personnels chargés de la maintenance des systèmes de climatisation (garagistes, concessionnaires, etc.), pour diminuer les fuites pendant les opérations de maintenance. Par ailleurs, il est impératif de renforcer la récupération des fluides en fin de vie des véhicules, en la rendant obligatoire par une réglementation.

La climatisation, en quelques chiffres, pour prendre la mesure de ces effets ...

- 70 % des véhicules neufs équipés aujourd'hui

En termes de **surconsommation de carburants** (par rapport à une climatisation à l'arrêt) :

- Pour un véhicule essence, en cycle urbain : + 3,1 l/100 km, soit + 31 %
- Pour un véhicule essence, en cycle mixte : + 1,7 l/100 km, soit + 23 %
- Pour un véhicule turbo diesel : surconsommation de + 4,0 l/100 km, soit + 43 %

Mais, une climatisation polluée, même quand elle est arrêtée ...

Emissions de GES par fuite du HFC embarqué

Emissions fugitives annuelles : 15 %, soit une recharge tous les 7 ans

Bilan d'émission annuel : 232 g/an soit 30 % de la charge initiale (soit la charge initiale + une recharge)

232 g de HFC R134a/an = 299 kg eqCO₂ par an

Rappel : capacité actuelle moyenne des circuits de climatisation des véhicules automobiles : 775 g de HFC R134a (de 650 à 900 g selon la taille et la puissance des véhicules à climatiser)

Cette diminution de la consommation sera accompagnée de campagnes pour le respect du code de la route et d'une éducation à la conduite économe (incluse dans la formation et l'examen du permis de conduire), pour ne pas annuler les effets structurels de la réduction des consommations par une mauvaise utilisation des véhicules.

Cette mesure se concrétisera par l'affichage, comme pour l'électroménager, de la consommation des véhicules selon une échelle de A à G. Cette étiquette permettra de guider le consommateur, lors de l'achat d'un véhicule, vers un véhicule plus efficace énergétiquement.

Des modes de transport plus économes doivent aussi être développés pour le transport individuel urbain léger, à 1 l/100 km (véhicules légers à faible motorisation, ou à motricité humaine assistée,

comme le vélo électrique, la mobylette de demain, le Solex amélioré), en alternative au vélo, ainsi que pour les camions et les véhicules utilitaires. Un travail de validation et de diffusion des modèles et des expériences existants doit être soutenu par les pouvoirs publics, ainsi qu'un développement des infrastructures nécessaires (comme des parkings sécurisés).

3. Le choix des modes de transport plus efficaces

Pour le transport de personnes, en milieu urbain, il faut favoriser les transports collectifs, les modes doux et le co-voiturage (relance du développement des infrastructures de transports collectifs, rééquilibrage et sécurisation des infrastructures pour les déplacements à pied et à vélo), pour offrir une offre de transport variée. L'offre de transport en commun doit être attractive, cadencée, abondante, pour attirer des clients. Le développement de cette politique de transport en commun peut être initiée autour de quelques motifs de déplacement, plus facilement transférables sur un mode collectif, comme les déplacements domicile-école, domicile-travail, certains déplacements de loisirs ou de courses.

Les efforts entrepris pour les plans de déplacements entreprises doivent être amplifiés et rendus obligatoires pour tous les établissements publics et privés de plus de 200 personnes, avec des aides aux entreprises et aux administrations pour mettre en place un plan de déplacement du personnel (organisation de transport en commun ou au minimum organisation du covoiturage). Il faut également faciliter l'achat groupé de véhicules, par exemple pour un lotissement, pour limiter les dépenses des ménages pour une deuxième voiture, souvent moins utilisée.

Le monde rural a un taux de motorisation supérieur à la moyenne française. Il est souvent le parent pauvre du transport collectif, des solutions spécifiques doivent être mises en place, pour limiter l'utilisation de la voiture, faciliter le co-voiturage, en particulier, là encore, sur les trajets vers l'école et le travail. Le développement de centrales de location de voitures (car-sharing), permettant d'adapter le choix de son véhicule à son besoin (une voiture bi-place pour aller faire des courses, une voiture-break pour les vacances) doit être encouragé, voire développé par les collectivités en milieu rural.

Pour le transport de personnes, en transport national et international, deux axes doivent être développés :

- développer des voies TGV sur les axes non couverts, en radial (par exemple Toulouse-Paris) et en diagonal (par exemple Lyon-Bordeaux, sans devoir passer par Paris pour gagner du temps),
- réhabiliter les trains de nuit (sur le territoire national) et développer des TGV de nuit (dans l'Union européenne), pour concurrencer l'avion, dont la part croît inexorablement. En complément, il faut améliorer le confort, en proposant des services en gare d'arrivée (douche...).

Pour les marchandises, les retours à vide des camions doivent être limités au strict minimum. Pour des raisons économiques et environnementales évidentes, un système de pénalité (certificat noir) pour les camions rentrant à vide doit être instauré. Il faut là aussi engager un programme pour résorber les goulets d'étranglement ferroviaire existants et développer des TGV de ferroutage³, ce qui nécessite de mettre à niveau les infrastructures ferroviaires. Enfin, pour transporter les pondéreux, les marchandises non périssables, la France doit redécouvrir le transport fluvial et le cabotage.

En parallèle de ces mesures, une formation des services techniques, en particulier de la DDE, aujourd'hui véritables porte-paroles des infrastructures routières, doit être réalisée, pour leur montrer, concrètement, à partir d'exemples français et européens, d'autres modes de transport que le mode routier. Ces efforts de formation doivent s'étendre au transport ferroviaire, fluvial et maritime, pour former des conducteurs et revaloriser ces métiers. Cette politique permettra de limiter le nombre d'entreprises de transport routier.

4. Une politique de vérité des prix du transport

Aujourd'hui, le transport routier, de marchandises en particulier, mais aussi de personnes, ne paie pas toutes les charges qu'il engendre, par exemple en termes d'usure des autoroutes pour le transport de marchandises. Une vignette à bonus/malus selon le niveau de pollution sera mise en oeuvre, pour appliquer le principe pollueur-payeur : un véhicule émettant plus de 20 %

³ Des trains de marchandises rapides

(respectivement moins de 20 %) que la moyenne de sa classe se verra imposer un malus, de 20 % sur sa vignette annuelle (respectivement un bonus de 20 % sur sa vignette annuelle).

Nous proposons également d'étendre le péage modulé selon la densité de trafic et le taux d'occupation des véhicules à l'ensemble des autoroutes. Bien évidemment, ces mesures ne peuvent être mises en œuvre que si une alternative sérieuse, de transport collectif, est développée.

Une taxe sur le transport routier de marchandises, du type de la taxe TPLP suisse, doit être mise en place à court terme (en trois ans). Cette taxe se basera sur deux paramètres, la capacité (charge utile) du camion et le kilométrage effectivement parcouru.

Enfin, pour les professionnels du transport, il faut étendre les contrôles pour le respect du droit du travail. Ce renforcement des contrôles concernant le transport de marchandises permettra de rétablir une concurrence loyale avec le transport ferroviaire, qui lui respecte la législation du travail, et a donc un coût plus élevé.

Il faut également renforcer la volonté commerciale du transport ferroviaire de marchandises par le rail, ce qui peut être obtenu par une plus grande distinction dans les comptes de la SNCF de la part passager et de la part transport, la SNCF aujourd'hui développant essentiellement le transport de passagers.

5. Une structuration des espaces

Nous sommes ici dans des actions sur le long terme. Ce sont les modes autres que la route qui, en particulier en ville, supportent les coûts externes de la route : ils doivent circuler en site propre, voire s'enterrer pour atteindre des vitesses satisfaisantes. Cette logique doit être inversée, en donnant la priorité, pour les rendre attractifs, aux modes de transports doux et collectifs, au contraire de ce qui se fait actuellement. De 1970 à 1999, si le réseau autoroutier a cru de 608 % en France, le réseau ferroviaire a décliné de 12 % sur la même période (en Allemagne, les chiffres sont respectivement de +96 % et de -14 %). La France offre, dans un échantillon de pays européens, des infrastructures importantes pour 100 000 habitants, tant en chemin de fer qu'en autoroute. Mais en termes de densité par rapport à la surface, la France, par rapport à l'Allemagne, dispose d'un réseau ferré moindre.

	Chemins de fer		Autoroutes	
	km/100 000 habitants	km/1000 m ²	km/100 000 habitants	km/1000 m ²
France	53,5	58,1	18,6	20,2
Autriche	69,7	67,3	20,2	19,5
Danemark	43,8	53,9	16,6	20,4
Allemagne	45,7	105,1	14,0	32,3
Italie	27,9	53,5	11,5	22,0
Pays-Bas	17,8	67,7	14,1	53,9

Source : Panorama des transports, Eurostat, thème 7, édition 2002

Il s'agit donc de développer des infrastructures de transport collectif. Elles seront l'occasion d'une restructuration des espaces, pour rapprocher les différents lieux de vie, faciliter la mutation de l'habitat plutôt que la mobilité. Les plans locaux d'urbanisme (PLU), en élaboration ou en révision, doivent être l'instrument de cette restructuration des espaces, en demandant une mixité fonctionnelle (et sociale) : ils permettront de rapprocher les lieux d'habitation des lieux d'école, de travail et d'achat, de densifier certaines zones, améliorant ainsi la rentabilité des transports en commun. Les paramètres dans les PLU à prendre en compte sont par exemple l'augmentation de la densité de l'habitat⁴, la limitation des places de parking (pour le résidentiel comme pour le travail), la nature des infrastructures choisies.

Les collectivités doivent jouer tout leur rôle dans cette structuration des espaces, aussi nous proposons des PDU pour toutes les villes de plus de 20 000 habitants. Ces PDU analyseront

⁴ Cet exercice est de fait délicat, et il devra être mené dans une double optique, apparemment contradictoire : favoriser la densification de l'habitat, qui est favorable aux économies d'énergie dans les transports, mais aussi favoriser la prise en compte des apports solaires, à la fois pour les apports gratuits de chauffage et pour l'éclairage naturel.

systématiquement les possibilités de transport en commun, de mutualisation et/ou de car-sharing des véhicules individuels (par exemple, pour un lotissement se construisant sur une zone non desservie par les transports en commun, il faut analyser systématiquement la possibilité d'y étendre la desserte en transport en commun, au minimum à certaines heures, ou à défaut de mutualiser des véhicules).

Le monde rural ne doit pas être oublié dans cet effort de structuration des espaces, pour limiter les consommations d'énergie des transports. Il faut envisager un maintien, voire un redéploiement, en zone rurale, de certains services, publics ou privés, pour ne pas devoir se déplacer « à la ville » (ou au centre commercial) le plus proche pour certains besoins. Cette question de la structuration de l'espace va bien au-delà de la question des transports, elle amène à se poser le choix de la localisation de l'emploi, du maillage du territoire par les services, en bref du maintien du monde rural. Les exemples de nos voisins européens peuvent être analysés, en tenant compte des spécificités françaises, en particulier en terme de moindre densité de population.

Enfin, toujours dans la structuration de l'espace, deux questions sont essentielles et un réel développement doit être entrepris dans ce sens :

- le développement de réseaux cyclables, piétonniers, et de transports en commun cohérents, sans rupture de continuité,
- enfin, la question du balisage pour les piétons et les vélos (aussi appelé jalonnement ou signalisation).

Par exemple, l'offre de transport en vélo doit se développer autour d'itinéraires sécurisés, continus, ponctués de gares vélo (interconnectées avec les transports en commun, proposant des parkings vélos sûrs et la location de vélos). Une signalisation spécifique doit être développée pour les modes de transport autres que la voiture : il faut mettre en place une signalisation spécifique aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun. Cette signalisation renforcera et valorisera ainsi l'attractivité des aménagements piétonniers et cyclistes. Elle remplit également un rôle d'avertissement, vis-à-vis des autres modes de transport, concourant ainsi à sécuriser les modes piétons et cyclables.

6. Des bonnes solutions... peut-être à long terme

Comme il peut être vu en analysant les points ci-dessus, nous ne basons pas notre scénario sur une évolution des véhicules routiers et de leurs carburants, pour différentes raisons :

- les progrès techniques, et en particulier sur les motorisations, font que les véhicules essence ou diesel ne participent pas plus que les véhicules GPL à l'effet de serre, les consommations en GPL sont fortes, les moteurs n'étant pas optimisés ;
- le gaz naturel n'a qu'un créneau limité, sur le marché des autobus, des véhicules lourds et de certaines flottes captives de véhicules utilitaires légers. Le diesel avec filtre à particules limite l'intérêt du véhicule au gaz naturel. Le coût de son développement reste élevé, les consommations sont fortes (moteurs non optimisés), il n'y a pas de réseau national de distribution ;
- le développement du véhicule électrique signifierait le développement de la capacité de production d'électricité, pour la recharge des véhicules, dans des proportions tout à fait considérables par rapport au parc actuel de production. Par ailleurs le véhicule électrique est plus cher de 30 %, ce qui est un frein incontournable pour les ménages ;
- le véhicule à hydrogène, à pile à combustible, n'est pour l'instant qu'au stade de prototype. Cette motorisation pose la question de la production de l'hydrogène, des émissions ou des déchets associés si la production n'est pas d'origine renouvelable. Son coût de production est sans commune mesure avec celui du véhicule à moteur thermique (un facteur 100). Aussi, sa part reste très modeste à terme.

Nous considérons par contre que les biocarburants se développeront, ne serait-ce que pour satisfaire à la directive européenne qui vise 6 % de biocarburants dans les carburants à 2010, soit une consommation en croissance de 0,3 à 2 Mtep. Nous proposons également de développer les filières courtes, qui sont moins chères, le coût de la production des biocarburants restant un réel obstacle à leur développement.

Coût

Les investissements bruts dans les infrastructures de transports ont représenté 12,5 milliards d'euros en 1995⁵. Plus que de nouveaux budgets, il faut réorienter ces budgets, vers les transports en commun, le rail et le fluvial. En effet, un km d'autoroute représente le même investissement qu'un km de voie TGV. Aujourd'hui en France, la route absorbe 70 % des investissements, le rail 25 %. En Europe, la Suède a le plus fort taux de financement du rail, soit 51 %, pour seulement 47 % pour la route. Pour la France, nous proposons de doubler la valeur du rail, pour un partage équitable des budgets de financement entre la route et le rail, à échéance de 5 ans.

Nous proposons un budget spécifique, pris sur la vignette bonus/malus des véhicules particuliers,

- de 60 millions d'euros sur 5 ans (soit moins de 1 % des rentrées de la vignette), pour l'équipement de 700 villes cyclables avec des gares vélo,
- un budget similaire, de 60 millions d'euros, pour le développement d'itinéraires cyclistes et piétonniers.

Toujours sur la vignette des véhicules particuliers, nous proposons la mise en place de 300 centres de location de voiture-centres de covoiturage, avec deux emplois par centre, pour un budget annuel de 24 millions d'euros, pour proposer des voitures en location et organiser le covoiturage. Ces centres dépendront des régions.

Impact sur l'emploi

Il s'agit de mettre en place un véritable programme de développement des transports collectifs. Des emplois seront donc créés ou maintenus pour la construction des infrastructures, des emplois seront déplacés, requalifiés, pour développer les transports en commun et limiter les transports routiers (en limitant l'octroi de nouvelles licences pour les transporteurs et en favorisant les emplois dans le ferroviaire, le fluvial, le maritime et les transports en commun).

Une étude de l'INRETS a montré que, par kilomètre passager, les transports en commun créent deux fois plus d'emplois que la voiture individuelle.

Financement

Nous proposons de rétablir la vignette, sur les véhicules routiers, et en particulier sur les voitures individuelles. Cette vignette sera assise sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules, évaluées selon l'étiquette énergie de A à G. Elle sera basée sur un système bonus/malus, les véhicules les plus performants énergétiquement n'étant pas imposés mais recevant un crédit d'impôt. Elle permettra des rentrées annuelles significatives (en milliards d'euros). Cette vignette sera prélevée par les collectivités locales (pays, agglomérations, etc.), pour financer le développement des transports en commun. Elle permettra une augmentation significative du budget d'investissement dans les infrastructures. Les transports en commun seront aussi financés par la fiscalité liée à la voiture (péage urbain, parking, amende). Le fonds négaWatts pourra être utilisé en complément des ressources ci-dessus.

Intérêt de la mesure

Les mesures proposées permettront, non seulement de limiter les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre mais également de diminuer la pollution atmosphérique, l'insécurité routière, le nombre de blessés et de morts, et les budgets de santé correspondants. Elles concourront à augmenter l'autonomie énergétique française, en réduisant notre dépendance aux importations de pétrole.

Freins à attendre

Cette mesure ne devrait pas voir s'opposer de freins techniques mais plutôt culturels et corporatistes : la modification des modes de transport de marchandises signifie une profonde mutation de la profession des transporteurs.

⁵ Dernière valeur connue dans Eurostat, stable d'une année à l'autre.

Il ne faut pas se voiler la face, ces mesures demanderont de la pédagogie, de la concertation, pour être acceptées par les professionnels du transport, mais la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre passe par un recentrage du transport sur les modes collectifs les plus économes.

Ce qui est demandé aux pouvoirs publics

1 - rétablir la vignette sur les véhicules routiers, vignette assise sur les émissions de gaz à effet de serre,

2 - une ré-affectation des budgets d'investissement vers les modes de transports collectifs, ferroviaires, fluviaux et maritimes,

3 - la mise en place, au niveau européen, d'un étiquetage des consommations d'énergie des véhicules individuels,

4 - un renforcement des contrôles concernant le transport de marchandises, pour établir une concurrence loyale avec le transport ferroviaire,

5 - un renforcement de la politique commerciale de la SNCF, pour le transport de passagers et de marchandises,

6 - une formation des personnels travaillant sur les transports.