

11 octobre 2007



www.cnt.fr

Conseil National des Transports

34, Avenue Marceau - 75008 Paris Tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

Avis sur les conclusions des groupes de travail du « Grenelle de l'Environnement »

Le Président du Conseil National des transports a été saisi en date du 27 septembre 2007 par le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable, pour recueillir l'avis du Conseil sur les propositions des groupes de travail composant le « Grenelle de l'environnement ».

Conscients de la nécessité de concilier le besoin de mobilité, source de progrès économique et social et la protection de l'environnement et de la santé, les membres du CNT ont, à l'issue des séances du 2 et 11 octobre 2007, dégagé les orientations générales suivantes :

1. **La puissance publique doit préparer l'avenir**, en intégrant le fait que beaucoup de mesures envisagées ne trouveront d'efficacité que si elles s'inscrivent dans la durée et dans un cadre européen ; au-delà même de l'horizon européen, notre pays doit s'engager dans une action résolue pour aider les pays « en développement » à progresser en maîtrisant la croissance de leurs émissions.

Il faut ainsi que la puissance publique, au niveau national, mais aussi européen, et local, établisse un schéma concerté des réseaux et des grandes plate-formes multimodales (route, fer, voie d'eau) portuaires et continentales, attractives, localisées de façon à faciliter une bonne desserte des unités productrices d'importants flux de transports et à leur permettre d'optimiser la complémentarité des modes. Il faut, également, une maîtrise des espaces fonciers appropriés pour laisser des surfaces suffisantes aux usages ferroviaires, portuaires et logistiques sur les berges, les quais, à proximité des centres urbains.

L'Etat a un rôle important et indispensable à jouer pour assurer cette coordination.

Cela suppose que des études prospectives à champ suffisamment large et régulièrement actualisées permettent un choix éclairé.

Cela nécessite également que les pouvoirs en matière de transport et d'urbanisme soient placés dans une seule et même main au sein d'un bassin de vie. Il convient de la même manière d'observer très précisément et de traiter les évolutions induites par la « péri urbanisation »

2. **L'attention du ministre est appelée sur le fait essentiel qu'une infrastructure ne vaut que par la qualité de sa gestion**, ce qui suppose une « gouvernance » apte à **optimiser l'organisation de l'activité et l'usage de l'infrastructure**. Il conviendrait de mettre en place les instruments incitatifs (tarification adaptée, allocation de capacité) et de **procéder systématiquement à l'évaluation des résultats** au regard des prévisions.

La puissance publique doit se montrer exemplaire : en particulier, à titre d'illustration, on peut citer l'attractivité et la desserte des ports pour lesquels elle possède un grand nombre de leviers que sont ses établissements publics : les Etablissements portuaires, VNF, RFF, SNCF, entreprises qui sont et demeureront en toute hypothèse des opérateurs essentiels du réseau national.

D'un autre côté, nonobstant les « grands projets d'infrastructure » indispensables, elle doit veiller de manière très concrète à la disparition des « **points noirs** » (« goulets d'étranglement » et « chaînons manquants »), sur la base d'évaluations socio-économiques permettant de valoriser l'ensemble des avantages économiques et environnementaux et, dans le cas où la limitation des émissions serait le critère essentiel de choix, en fonction du coût de la tonne de CO² épargnée.

Elle doit également saisir toutes les opportunités pour ouvrir de nouvelles solutions pour le transfert modal (encourager l'émergence d'opérateurs de proximité, aider au démarrage des autoroutes ferroviaires ou maritimes, valoriser les atouts présentés par la voie fluviale pour l'abord ou la traversée des agglomérations par les marchandises, etc.)

L'action sur les comportements est enfin nécessaire : elle passe en particulier par un « **signal prix** », à la fois très visible et progressif, afin que tous puissent se préparer à une évolution perçue comme inéluctable.

3. **Le groupe de travail n°1 du « Grenelle de l'environnement » recommande un plan national de développement du transport du fret visant à en minimiser les émissions, et la mise en œuvre d'actions pour le développement des transports collectifs.**

Comme le fait remarquer le rapport, cela nécessite un programme ambitieux d'investissements, et donc des **ressources pérennes**.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui, et il convient en particulier que l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France soit confortée dans sa mission et dispose dans la durée des ressources nécessaires.

4. **Les objectifs de réduction significative des émissions ne pourront pas être obtenus sans des progrès technologiques très importants** : il faut ainsi développer la recherche vers un concept de voiture urbaine légère, faiblement motorisée, hybride ou électrique, éventuellement "partageable" ; la question se pose dans les mêmes termes pour les Véhicules Utilitaires Légers ; la « co-modalité » suppose également aussi des progrès en matière de maintenance optimisée (normalisation, standardisation d'unités interchangeables, mécanisation, automatisation).

Il va de soi que **la réflexion au sein du CNT se poursuivra** sur des points qui n'ont pu être approfondis par le Grenelle de l'environnement (logistique urbaine, marchandises en ville, tarification des infrastructures, financement des investissements, permis d'émissions négociables, etc.)

Toutes les mesures – aussi nécessaires soient elles pour l'environnement –, ont des conséquences qu'il faut prendre en compte (emploi, sécurité, pouvoir d'achat) et qui doivent pouvoir être débattues.

Dans sa lettre du 27 septembre, le Ministre « **propose que le CNT suive dans la durée la mise en œuvre et l'évaluation des mesures qui auraient été adoptées** ».

Le CNT est prêt à répondre à ce souhait, et, pour ce faire, à adapter sa composition et ses méthodes de travail, si nécessaire.

Annexe

Observations complémentaires

Comodalité

Le CNT attire l'attention sur la nécessité de mobilisation de l'ensemble des modes de transport afin de permettre une mobilité, source de progrès, minimisant le recours aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre : il convient d'utiliser tout le potentiel de complémentarité des modes, et toutes les ressources de l'intermodalité pour permettre des déplacements optimisés sur le plan économique et environnemental.

Il revient à la puissance publique d'ouvrir de nouvelles solutions pour le transfert modal (autoroutes ferroviaires, fluviales et maritimes, ou d'en conforter d'autres (transport combiné, question « vitale » de la survivance du wagon isolé, reconfiguration des embranchements particuliers, investissements massifs sur un renouvellement du parc wagon), en impliquant les industriels.

La notion **d'intérêt général**, telle qu'elle ressort de la LOTI, et que ne contredit en rien la législation européenne est tout à fait appropriée pour lancer ces nouvelles actions ou renforcer les actions en cours, dans l'attente de leur pleine maturité permettant une régulation économique avec les instruments classiques que sont la réglementation technique et les dispositifs fiscaux

Connaissance des émissions

le CNT ne peut qu'approuver la création d'un **observatoire des transports** ayant vocation à mesurer et analyser les évolutions d'émission de gaz à effet de serre, avec la mise en place d'instruments « micro économiques » permettant aux entreprises et aux collectivités d'évaluer l'efficacité environnementale de chaque mesure envisagée.

Ce dispositif appelle une distinction entre les fonctions :

- l'observatoire proprement dit qui a vocation à rassembler et à produire en continu des informations ainsi qu'à assurer leur lisibilité.
- Un organe indépendant doit préciser les objectifs de cette mission, d'en vérifier l'efficacité et d'en analyser les résultats.

Le CNT dont la composition garantit l'implication des principaux acteurs du secteur et qui peut être ajustée pour lui permettre de remplir pleinement sa mission est légitime pour préciser les objectifs de cette mission, en vérifier l'efficacité et en analyser les résultats

Schéma national d'infrastructure

Le CNT souligne l'enjeu qui s'attache pour la « co-modalité » à une approche plus intégrée de la chaîne logistique entre les modes de transport et à la structuration de réseaux de plates formes maritimes et continentales multi modales appelées à structurer la logistique européenne. Il souhaite que le schéma national d'infrastructure prenne systématiquement en compte ces équipements complémentaires. Par ailleurs ces schémas ne sauraient se déterminer sans cohérence au plan des RTET européens.

Il faudra continuer à explorer les possibilités de "découplage" entre création de richesses et transport, de rendre la production et la consommation moins dépendante du transport et favoriser les recherches de stratégies logistiques plus économes en transports physiques

Evaluation

Assurer une bonne complémentarité des modes impose **d'évaluer systématiquement** et de manière cohérente les nouvelles infrastructures (qui doit intégrer les "nœuds" continentaux et notamment portuaires maritimes et portuaires intérieurs) en prenant en compte les impacts environnementaux, économiques et sociaux des décisions. Le CNT se réjouit de voir évoquer l'idée d'un schéma national d'ensemble mais aussi celle d'une programmation régionale des infrastructures.

Il rappelle néanmoins que les seuls impacts environnementaux ne sauraient être isolés comme éléments suffisants de décisions qui trouvent par ailleurs et généralement leur justification aux plans économique et social.

Le CNT tient aussi à rappeler que ces propositions ont été déjà faites à de nombreuses reprises par le passé et que ces recommandations n'ont pas toujours eu l'impact espéré.

Il convient dès lors de s'engager sur cette perspective en s'assurant que de tels exercices, **transparents, confiés à des experts indépendants garantissent effectivement la cohérence** des dépenses publiques.

Fiscalité

La mise en place d'une tarification efficace des nuisances liées aux transports requiert une attention particulière sur son impact sur l'économie du secteur et sur les capacités de financement d'infrastructures qu'elle génère : comme rappelé dans le rapport de l'Atelier n°1 du « Grenelle de l'environnement, l'impact fiscal pour les entreprises françaises doit être le plus neutre possible de façon à ne pas dégrader leur situation concurrentielle.

Le CNT fait valoir à cet égard son attachement à voir définies dans un cadre européen les valeurs des différentes externalités prises en compte dans les calculs de rentabilité des infrastructures et précisés les éléments du calcul économique pour les infrastructures dédiées seulement aux marchandises.

L'action sur les comportements passe par un « **signal prix** », à la fois très visible et progressif, afin que tous puissent se préparer à une évolution perçue comme inéluctable.

En matière de transport, en effet, augmenter de manière drastique les taxes sur le carburant pour les voitures particulières poserait des problèmes d'équité et d'acceptabilité.

Le « signal prix » a un impact sur la mobilité comme le montre la diminution des trafics automobiles, mais cet impact est limité du fait des déplacements « contraints » en raison de la part relativement faible des coûts de transport dans les coûts globaux de production.

La **distribution gratuite aux individus de « droits » ou crédits à consommer** ce carburant fossile, à hauteur de l'objectif total à atteindre chaque année, et la possibilité de revendre les droits inutilisés à ceux qui en manqueraient, garantit une minimisation du coût d'atteinte de l'objectif total de consommation, tout en répondant aux soucis d'équité. Cette possibilité est certes plus coûteuse que la mise en œuvre d'une simple taxe, mais est plus acceptable.

Le transport aérien sera sans doute le premier mode de transport à intégrer un marché des quotas de gaz à effet de serre au niveau européen ; c'est la seule solution viable en cas d'impossibilité de parvenir à une harmonisation sur la fiscalité du carburant au niveau européen, du fait de la règle de l'unanimité, et dans l'attente de mesures appropriées définies au niveau mondial . Par contre, la taxation du kérosène ferait double emploi avec le marché de quotas.

Compétitivité

La recherche de compétitivité pose en particulier la question de l'efficacité des nœuds d'échange (gares, plates-formes multimodales, ports intérieurs et ports maritimes).

Elle invite à reposer la question de la conception d'une unité de transport intermodale « continentale » gerbable adaptée à la massification des transports de marchandises sur palettes.

Le CNT pourrait aussi être saisi d'une analyse dépassionnée de la question de l'utilisation du camion à 44 T pour le transport routier, et celle des ensembles de grande longueur (supérieures à 25,25 m).

Technologie

L'objectif de 120 g en moyenne sur les voitures particulières neuves en 2012 doit effectivement être réaffirmé. Cependant, sur les manières d'atteindre cet objectif et au-delà de l'affirmation de la réglementation, il faut réfléchir avec tous les acteurs aux potentialités d'instruments économiques tels que les « feebates » ou bonus-malus pour le consommateur au moment de l'achat du véhicule, ou encore les marchés de permis : un tel mécanisme, en fixant une contrainte quantitative (les 120 g), autoriserait les constructeurs à échanger entre eux des crédits calculés sur l'émission moyenne de leur flotte neuve. Ce type d'instrument garantit l'atteinte de l'objectif à moindre coût pour la collectivité, mais il est plus difficile à mettre en place et plus coûteux.

Il convient de développer toutes les **recherches technologiques et organisationnelles** pour rendre moins émissifs les déplacements : pour les voitures urbaines mais aussi pour les **Véhicules Utilitaires Légers** (17% des émissions des transports) ; de même, une réflexion sur le maritime (roulier versus porte conteneurs), et la question de la qualité des moteurs etc., s'impose.

Il faut souligner la nécessité de stratégies nouvelles de distribution des marchandises en ville, s'appuyant sur les progrès de la technologie (véhicules hybrides) et sur des évolutions de comportement (approvisionnement des ménages, conduite économique).

Cela pose la **question plus globale de la logistique urbaine** et d'un schéma de plates-formes logistiques.

Les espaces liés aux transports (entrepôts ; gares ; aéroports ; ports... ; pôles d'échange ; plates-formes multimodales...) sont des lieux ou des bâtiments consomment de l'énergie (pour être chauffés ou pour être refroidis, ou pour les déplacements qu'ils génèrent) ; ils méritent également une attention particulière.

Le CNT pourrait débattre et diffuser une synthèse des bilans annuels que font les grands opérateurs de transport ou de logistique sur l'impact de leur activité en terme d'émissions.