

<p style="text-align: center;">Conseil National du débat sur la transition énergétique Groupe de travail n° 1 « Sobriété et efficacité énergétique »</p>
--

Compte rendu de la dixième réunion – 26 mars 2013

« Présynthèse mobilité »

En introduction, quatre points sont portés à la connaissance des membres du GT :

1. les éventuelles remarques et demandes de corrections pour les quatre derniers comptes-rendus de réunions du GT, pas encore validés, doivent être envoyées à l'équipe d'animation sous la forme de modifications des projets de textes en mode révision.
2. eu égard à l'agenda très chargé de la séance du jour, la Ministre ne viendra pas en fin de séance afin de permettre le maximum de débats sur les mesures transports
3. la note sur le « Peak Oil » demandée par le GT au cours de la séance du 19 février est en cours de finalisation par le groupe des experts, et sera envoyée dans les jours qui viennent
4. suite à la présentation du plan d'investissement pour le logement le 21 mars, le collège des ONG environnementales a fait parvenir à la Ministre un ensemble de questions sur la mesure n°14 qui instaure un moratoire de deux ans sur les nouvelles normes de construction. Les questions portent sur l'application de ce moratoire : a) aux textes nécessaires pour compléter la RT 2012 ; b) aux travaux d'élaboration de la RT 2020 ; c) à la révision des RT pour les bâtiments existants. La question de la publication du décret sur l'obligation de rénovation dans le tertiaire se pose également. Le SG du Débat indique qu'il a transmis l'ensemble de ces questions à la DHUP, et que les réponses seront diffusées aux membres du GT.

M. FINK précise ensuite que l'objectif de la réunion est de définir les messages principaux devant figurer dans le rapport de synthèse du GT sur la thématique de la mobilité. Comme lors de la séance précédente consacrée aux bâtiments, la discussion sera articulée autour de scénarios présentés par le groupe des experts, et des mesures proposées par le groupe.

Présentation de Monsieur François MOISAN, Directeur exécutif de la stratégie, de la recherche et de l'international de l'ADEME, et de Monsieur Thierry SALOMON, Président de l'association NEGAWATT, membres du groupe des experts

Une discussion a lieu sur la prise en compte du « Peak Oil » dans ces scénarios, ainsi que sur la place réservée aux biocarburants, notamment par rapport à leur bilan énergétique global en termes d'ACV.

F. MOISAN répond que le scénario ADEME envisage à horizon 2050 une faible part de biocarburants de deuxième génération (3 Mtep sur 15), notamment en raison des résultats de l'ACV, et plus aucun produit pétrolier.

T. SALOMON précise que le scénario NEGAWATT prévoit pour la même échéance que les produits pétroliers seront réservés à l'aérien, et que les biocarburants seront présents principalement dans le monde agricole (circuits courts).

Le SG du Débat rappelle que la question de l'ACV des biocarburants sera traitée au sein du GT3. Par ailleurs, l'ACV de toutes les énergies a été retenue comme un critère d'évaluation des différents scénarios par le GT2.

Le collège des ONG environnementales estime que le transport est le parent pauvre de la politique nationale en matière d'efficacité énergétique, et que le transport de marchandises, notamment par le fer, devrait faire l'objet d'un traitement spécifique. Il estime que le facteur 4 devrait être retenu dans le secteur du transport de marchandises et de voyageurs. Il appelle à plus de lien entre les travaux de la commission Mobilité 21 et le DNTE, avec l'audition du président DURON ou du Ministre des Transports devant le CNTE par exemple. Il souhaite également une meilleure articulation avec le comité pour la fiscalité écologique, afin de définir les contours de nouvelles taxes dont les recettes seraient affectées au développement d'infrastructures autres que routières et à la lutte contre la précarité énergétique dans le secteur de la mobilité. Enfin, il demande la programmation d'une table ronde dédiée au sujet de la mobilité lors de la prochaine conférence environnementale, et la publication d'un plan d'urgence pour les transports (de manière symétrique et complémentaire avec le plan bâtiment).

Le collège des employeurs regrette qu'il n'y ait pas eu d'analyse coûts-bénéfices des scénarios présentés par les experts. Il n'est pas favorable à l'instauration de nouvelles taxes, qu'il estime néfaste à la compétitivité des entreprises et à l'égalité entre les territoires. Dans le monde rural notamment, une contribution climat-énergie viendraient seulement enchérir le coût de la vie, car il n'existe pas d'alternative à la route pour se déplacer ou pour transporter le fret sur ces territoires. Il estime qu'il n'existe pas de solution générique, mais qu'il faut développer un ensemble de solutions efficaces adaptées à chaque contexte et ne pas rejeter systématiquement l'usage du mode routier (l'autocar est notamment cité comme une solution performante et à coût modéré en zone rurale).

Le collège des syndicats estime qu'il faut aller vers un rééquilibrage des modes de transports, notamment pour les marchandises pour lesquelles le fer périlite depuis plusieurs années. Il milite pour un développement équilibré des territoires plutôt qu'une hypermétropolisation. Enfin, il soutient la proposition des ONG environnementales d'une table ronde spécifique sur la mobilité au cours de la prochaine conférence environnementale.

La FNAUT insiste également sur les mesures d'aménagement du territoire, dont celles sur la gouvernance doivent être, selon elle, portées par le GT1 plutôt que par le GT5.

Discussion sur les mesures proposées par les différents collèges et présynthèse

M. FINK annonce que les 70 mesures reçues sous forme de fiche ont été classées par levier d'action et par enjeu.

Elle demande ensuite à chaque membre du GT présent :

- de faire part au groupe d'éventuelles mesures supplémentaires
- de plaider s'il le souhaite en faveur d'une mesure en particulier
- de pointer, de façon anonyme, les dix mesures qu'il estime les plus importantes, urgentes ou prioritaires
- d'indiquer s'il souhaite s'opposer à une des mesures proposées : il doit alors le justifier

Plusieurs membres du GT estiment que la méthode proposée est archaïque, et ne permet pas de recueillir correctement l'opinion du groupe sur les mesures proposées : en effet, de nombreux membres du GT sont absents, ou n'ont pas eu le temps de consulter en interne pour avoir une position arbitrée sur les mesures proposées. Il est demandé la mise en place d'une page Internet sur laquelle toutes les mesures seraient accessibles, et pour lesquelles les

membres du GT pourraient voter de manière électronique et expliciter leur vote. Plusieurs membres du GT signalent également la difficulté de se prononcer sur les mesures sans disposer d'une évaluation plus approfondie : ils demandent que la réalisation d'une telle évaluation sur les principales mesures qui émergeront du groupe puisse être envisagée.

Mesures supplémentaires

ADEME : pérenniser le bonus/malus automobile pour les véhicules neufs

CGPME : 1) débloquer l'épargne salariale pour l'acquisition d'un véhicule performant 2) développer l'éco-entretien et de l'éco-conduite 3) développer des infrastructures de recharge des véhicules électriques

RAC : fixer au niveau européen des plafonds d'émissions à horizon 2025 inférieurs à ceux envisagés par la Commission soit 65 gCO₂/km pour les véhicules particuliers et 100 gCO₂/km pour les véhicules utilitaires légers

WWF : faire de la Région le chef de file pour la politique transports en milieu urbain et rural, afin de coordonner tous les documents de planification relatifs à l'urbanisme et à la mobilité. L'ADCF signale qu'un travail important a été mené en ce sens avec le GART, notamment dans le cadre des travaux d'élaboration du projet de loi sur la décentralisation, et invite les membres du GT à consulter sa proposition sur ce sujet.

Y. COCHET : 1) revoir la taxation du kérosène au niveau européen 2) augmenter le prix du stationnement hors travail 3) fixer des quotas individuels de CO₂ par personne (avec marché d'échanges associé) 4) interdire la circulation individuelle un dimanche sur deux 5) instaurer la semaine de quatre jours de travail

Plaidoyers

ADCF : élaborer des PLU intercommunaux

Agir pour l'environnement : établir un moratoire sur tout projet routier, autoroutier ou aéroportuaire

CGPME : permettre le déblocage de l'épargne salariale pour l'acquisition d'un véhicule performant

CPU : envisager la gratuité des transports collectifs et élaborer des plans de déplacements universitaires, qui recèlent un important potentiel d'efficacité énergétique aussi bien pour les trajets internes aux campus que pour les déplacements domicile-campus

RAC : réduire les vitesses maximales autorisées, mesure sans coût significatif et pouvant être mise en œuvre rapidement

Le MEDEF demande s'il existe une étude d'impact sur les pertes économiques liées à la réduction des vitesses de circulation. Il estime qu'une réduction de 10 km/h aurait un impact équivalent à plusieurs points de PIB.

L'ADCF signale à ce sujet les travaux de l'agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise, qui démontrent qu'une réduction des vitesses maximales autorisées permet de fluidifier le trafic et n'est donc pas synonyme de réduction des vitesses réelles de circulation.

M. FINK demande au groupe des experts de voir s'il existe des documents permettant d'avoir des chiffres précis sur ce sujet.

WWF : permettre aux collectivités de moduler localement les aides au logement, afin de rendre plus attractifs les logements situés à proximité des transports en commun

Y. COCHET : internaliser les coûts externes liés à l'usage du mode routier

Oppositions

CGPME : toute mesure qui viendrait augmenter la taxation des entreprises, en raison du contexte de concurrence internationale auquel elles doivent faire face

CGT : toute nouvelle taxation, telle qu'un péage urbain, qui serait injuste en l'absence de solution alternative de déplacement

FNAUT : gratuité totale des transports en commun, car des financements sont nécessaires pour garantir la qualité du service et augmenter l'attractivité des transports collectifs. Il est préférable de développer des tarifications adaptées qui permettent de garantir un accès au réseau de transports en commun pour tous.

La CGT et FNH expriment à leur tour leur opposition sur cette mesure, pour les mêmes raisons que la FNAUT.

Tableau des mesures considérées prioritaires par les membres du GT1 présents à la réunion du 26 mars 2013

Réduction des distances	Permettre aux collectivités de moduler localement les aides au logement	Définition dans le SCoT ou le PLU les secteurs pour lequel le PTZ+ serait accordé ou plus important que dans d'autres zones, en fonction de critères de desserte par les transports en commun, de proximité aux services et/ou de mixité sociale
Transfert modal	Suppression de l'exonération de taxe sur l'énergie pour le kérosène pour les vols intérieurs en France (et en Europe)	Au total, l'exonération de la TICP pour l'aviation représente un manque à gagner de 550 millions d'euros pour les vols intérieurs.
	Retour aux wagons isolés	Graduer des aides d'état sur les péages en favorisant le transport combiné et le wagon isolé et maintien de l'aide gouvernemental sur les péages fret en graduant cette aide selon les secteurs de marchés (favorisant le transport combiné et le wagon isolé)
	Plan de déplacement Universitaire	L'objectif du plan de déplacement universitaire est de résorber les dysfonctionnements de transports et d'améliorer la connaissance des facilités de transport qui sont à la disposition des personnels comme des étudiants.
Efficacité énergétique des déplacements	Mise en place d'une contribution climat énergie	Mise en place d'une contribution climat énergie afin de taxer la consommation d'énergie non-renouvelables (pour les émissions d'origine énergétique) et les émissions directes de gaz à effet de serre (pour les autres émissions.) Tous les gaz à effet de serre doivent être pris en compte, et non seulement le CO2.
	Augmentation des taxes diésel au niveau des taxes essence	réalignement du taux de taxation (TICPE) du diesel sur celui de l'essence pour supprimer ce différentiel injustifié d'ici à 2017
	Limitations de vitesse	limitation des vitesses sur les autoroutes (130 à 120 ou 110 km/h) sur les routes (de 90 à 80km/h) et en ville (de 50 à 30km/h) sur 80% de la superficie des zones urbaines, et 50 km/h sur leur partie la moins centrale.
	Réglementation : véhicules particulières: 60g/CO2/km et VUL 100g/CO2/km en 2025	
Infrastructures - maintien et création	Abandon de tout projet aéroportuaire, autoroutier et routier	Orientation des investissements au profit d'infrastructures qui portent la transition énergétique