

<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 cinquième réunion – 19 février 2013

« Mobilité locale, urbanisme et logistique »

Introduction

Suite aux échanges s'étant tenus au cours de la réunion précédente, Meike FINK informe les membres du GT que le Plan Bâtiment Durable s'est saisi de la réalisation de l'étude sur l'obligation de rénovation thermique et propose qu'un cahier des charges soit élaboré par le GT. Une première version sera élaborée par les rapporteurs, et proposée aux membres du GT pour échanges par messagerie électronique. L'objectif est que le Plan Bâtiment Durable puisse rendre ses travaux avant le débat parlementaire sur la future loi relative à la transition énergétique.

Le compte rendu de la réunion du 12 février n'appelle pas de remarques particulières et est donc validé.

Meike FINK rappelle qu'une synthèse présentant les enjeux, les principaux objectifs et mesures pour chaque thématique est élaborée et envoyée au GT avant chaque réunion. Les propositions par les membres du GT d'amendements ou de compléments à ces synthèses sont les bienvenues.

Enfin, Meike FINK annonce le lancement dans l'après midi du GT4 sur les coûts et financements de la transition énergétique. Le secrétariat général du débat organisera une réunion entre les coordinateurs des groupes afin de garantir une cohérence des travaux menés par chacun des GT.

Intervention de Jean-Pierre ORFEUIL et Cyria EMELIANOFF

Intervention de Jean-Pierre ORFEUIL

Jean-Pierre ORFEUIL présente les principaux éléments de la note « *La transition énergétique dans les transports sur le territoire métropolitain dans une perspective stratégique* ». Il affirme la nécessité de considérer les solutions pouvant être mises en œuvre à court terme et non pas seulement les solutions de long terme, parfois les plus efficaces mais aussi les plus difficiles à réaliser. Après avoir présenté les principales évolutions de la mobilité depuis 10 à 15 ans (stagnation voire diminution de la demande, explosion des TIC ouvrant des perspectives considérables de collaboration et d'optimisation des réseaux, renforcement du rôle des collectivités locales à l'origine de propositions de nouveaux services de mobilité tels que les vélos ou voitures en libre services), JP. ORFEUIL propose 8 pistes de solutions à explorer : les substitutions dans les énergies de propulsion, l'amélioration technologique des véhicules existants, la réduction de la puissance des véhicules, l'adaptation des véhicules à leurs usages principaux, l'optimisation de la gestion des réseaux et du stationnement, la substitution de la possession exclusive par la location, le transfert modal, la réduction du besoin de mobilité globale par une organisation appropriée de l'espace, par un renchérissement du coût et contraintes agissant sur la mobilité ou par une substitution par le virtuel (téléactivités).

Concernant plus spécifiquement la mobilité locale, il est utile de rappeler que 15 à 20 % de la population vit dans une ville et travaille dans une autre. Si cette part de la population est relativement faible, elle représente pourtant une grande partie des consommations énergétiques liées à la mobilité des personnes et est la plus contrainte en termes de solutions de mobilité à sa disposition.

JP. ORFEUIL invite à considérer les solutions en fonction du niveau de massification possible : les TER, autocars, et pratiques collaboratives telles que le covoiturage pouvant répondre à des besoins de déplacements de potentiels de massification décroissants.

Enfin, JP. ORFEUIL souligne le paradoxe entre un prix des carburants relativement faible, stable en monnaie constante depuis les années 1960 et n'émettant pas un signal prix permettant d'atteindre les objectifs d'efficacité énergétique, et la situation des ménages les plus modestes, pour lesquels le transport peut représenter jusqu'à 25 % de leur budget. Mettre en œuvre des outils incitant à des comportements de mobilité plus vertueux ne peut s'envisager sans augmenter le prix du carburant tout en prenant en compte les contraintes économiques des ménages les plus modestes.

Intervention de Cyria EMELIANOFF

Après avoir souligné la nécessité d'adopter une approche systémique permettant d'intégrer les problématiques d'effet rebond, de report de consommation sur d'autres postes, ou encore d'externalisation du CO₂ dans d'autres zones géographiques, Cyria EMELIANOFF présente plusieurs solutions visant à améliorer la sobriété énergétique :

- La mise en œuvre d'une fiscalité spécifique pour les catégories les plus aisées qui contribuent le plus à l'effet de serre
- Devant la tendance lourde de décohabitation, la mise en œuvre d'un habitat s'adaptant à la taille changeante des ménages, à l'instar de pièces mutualisées à l'échelle d'un immeuble
- La densification des villes par un urbanisme végétal déployé et appropriable
- La piétonisation des agglomérations et tissus périurbains
- Le détachement des parkings des logements ou lieux de travail

Réactions aux présentations et discussion

Plusieurs membres du GT évoquent l'important travail de sensibilisation, d'incitation et d'accompagnement qui sera nécessaire pour faire évoluer les usagers vers d'autres pratiques de mobilités ou d'autres modes de consommations tels que l'usage de véhicules partagés ou de pièces mutualisées.

Plusieurs questions sont posées par les membres du groupe aux experts :

- quel sera l'impact du « Peak Oil » sur le secteur des transports ?
- quid de l'internalisation des coûts externes de l'automobile (bruit, émissions de CO₂, pollution locale, accidents) ?
- est-il possible d'identifier des priorités entre par exemple le traitement du transport quotidien à longue distance (approfondi dans la présentation de JP ORFEUIL) ou celui de la mobilité urbaine (davantage traité par la présentation de Cyria EMELIANOFF) ?
- des études comparatives sur les consommations des différents modes d'organisation du travail (dont le télétravail) sont-elles disponibles ?

C. EMELIANOFF souhaite ajouter aux coûts externes de l'automobile la consommation de l'espace. Même si elle peut ne pas paraître prioritaire au regard des émissions de CO₂ évitées, la limitation de l'espace urbain dédié à la voiture peut constituer une mesure symbolique et faire évoluer la perception de l'automobile. Elle rappelle que les ménages raisonnent sous la forme de budgets sectoriels (logement, transports, etc.), et pas en termes de budget énergie dans sa totalité.

JP. ORFEUIL précise que tous les habitants dans les zones peu denses ne sont pas pauvres mais sont au contraire en moyenne plutôt plus aisés que les habitants des zones urbaines. Concernant le « Peak Oil », beaucoup d'incertitudes subsistent mais sa forte probabilité suffit à justifier la mise en œuvre rapide de mesures adaptées. Concernant le télétravail, l'effet rebond associé rend incertains les gains réellement obtenus. Néanmoins, les TIC offrent des opportunités importantes pour le développement de nouveaux services de mobilité, tels que le covoiturage, qui présente des effets positifs immédiats. JP ORFEUIL souligne par ailleurs qu'il serait illusoire de penser que les formes urbaines actuelles résultent directement du travail des urbanistes. Il rappelle notamment la difficulté qu'ont les schémas directeurs d'influencer réellement certaines évolutions de l'urbanisme. La puissance publique doit selon lui être consciente de ce qu'elle peut et ne peut pas réaliser.

François MOISAN souligne l'importance d'une vision de long terme en complément de la discussion sur des mesures de court terme. Il semblerait intéressant que le groupe de travail puisse être alimenté sur cette vision de long terme par la présentation de différents scénarios d'évolution envisageables. Le groupe des experts pourra également apporter des compléments sur le « Peak Oil » et sur les substitutions de carburants (biocarburants, électricité). La question de l'internalisation des coûts externes pourrait également être approfondie. Concernant l'urbanisme, plusieurs agglomérations ont mis en œuvre des expérimentations qu'il pourrait être intéressant de partager au sein du GT. Concernant le télétravail, il semble encore difficile d'établir un bilan compte tenu du nombre restreint d'expériences significatives. En alternative au télétravail à domicile, il cite l'exemple de télécentres de travail, situés à 3-4 km des zones d'habitation, qui font actuellement l'objet de nombreuses expérimentations, notamment aux Pays-Bas et en Corée du Sud.

Meike FINK rappelle les contraintes de calendrier qui ne permettront peut être pas de partager l'ensemble de ces éléments au cours des prochaines séances du GT. Néanmoins, une note sur le « Peak Oil » sera rédigée par le groupe d'experts et transmise aux membres du GT. Meike FINK demande également aux membres du GT de transmettre au coordinateur, au rapporteur et aux co-rapporteurs, les études ou documents évoqués au cours des débats.

Discussion sur les principaux enjeux et orientations à envisager dans le secteur des transports

Plusieurs conditions à un report modal significatif sont partagées par les membres du GT :

- la mise à disposition d'un réseau de transports en commun (TC) de qualité, exploité dans une logique d'obligation de service public
- une tarification adaptée, notamment pour les ménages les plus modestes
- la modernisation et le développement du réseau existant selon des priorités à définir ; compte tenu de la capacité actuellement limitée à construire de nouvelles infrastructures, la modernisation du réseau existant est à privilégier.
- le développement de l'intermodalité et de la multimodalité notamment par la diffusion d'une information intermodale de qualité, par exemple sur des sites tels que Mappy

- l'utilisation de chaque mode dans son domaine de pertinence réel
- la mise en œuvre d'une fiscalité adaptée (internalisation des externalités, taxe carbone, péage urbain) rétablissant les bons signaux prix
- concernant le transport de marchandises, la planification par l'Etat de l'aménagement des plateformes multimodales, cet aménagement ne pouvant émerger des seules logiques de marché.

Les perspectives de raréfaction des énergies fossiles imposent de préparer la mise en œuvre de nouvelles sources d'énergie telles que les biocarburants ou l'électricité. Offrir aux acteurs une visibilité et des orientations claires et stables paraît essentiel pour permettre à ces carburants alternatifs d'émerger sur le marché dans un calendrier satisfaisant.

Sans remettre en cause l'importance des évolutions technologiques, plusieurs membres du GT ont rappelé la nécessité d'une évolution des comportements et des modes de consommations (évolution vers un usage partagé des véhicules, location plutôt qu'achat de véhicules...). L'évolution de l'organisation du travail (et notamment le développement du télétravail) peut présenter un potentiel de gain de consommation énergétique qu'il conviendrait d'évaluer.

L'aménagement du territoire, via la densification des villes et des zones voisines des axes de transports, mais aussi le maintien de population grâce au développement d'activités, d'infrastructures (THD) et de services dans les zones peu denses est considéré par l'ensemble du GT comme un des leviers principaux pour réduire l'impact énergétique de la mobilité. Par ailleurs, la définition d'une politique de mobilité à l'échelle d'un territoire ne peut s'envisager indépendamment de la question de l'accès de la population concernée aux services essentiels.

Les mesures visant à l'efficacité et la sobriété énergétique dans les transports relèvent de l'échelle nationale mais aussi d'initiatives locales. Il conviendrait de donner aux collectivités locales un cadre législatif adapté dans lequel elles pourront mettre en œuvre les solutions d'efficacité et de sobriété à l'échelle de leurs territoires.

L'intérêt des PDE est partagé par l'ensemble du GT. Ils seraient à généraliser et pourraient être rendus obligatoires pour l'ensemble des entreprises ou des zones industrielles au-delà d'un certain seuil.

Au nom de l'ensemble du collège « *ONG environnementales* », WWF cite une étude ADEME estimant qu'il y a 9 millions de personnes qui consacrent 18 % de leur budget dans les transports, ce qui les place de fait en situation de précarité énergétique. Elle propose que 3 sujets soient particulièrement discutés dans le cadre du débat :

- Une réflexion autour de la localisation des activités, la proximité des services du quotidien dans un espace irrigué par un réseau de TC efficace étant de nature à limiter les consommations énergétiques
- L'analyse des taxes et dispositifs de soutien non vertueux : le Prêt à taux Zéro aurait par exemple favorisé l'étalement urbain en ne prenant pas en compte la localisation des logements construits.
- Un échange sur la manière de mettre en place des offres de mobilités ou plus généralement d'accès aux services et activité, selon la localisation (urbain, périurbain, rural) et les types de besoins.

Présentation des mesures proposées

Les membres du groupe de travail ont transmis 12 propositions de mesures pour cette réunion.

Collège employeurs

Le MEDEF propose le développement de lignes d'autocars express dans la périphérie des grandes agglomérations et un aménagement des infrastructures existantes permettant de garantir la fluidité et la qualité de ces services.

La FNSEA souligne la spécificité du monde rural et l'absence d'alternatives au transport routier pour les 20 % de la population vivant en zone rurale. Le principe d'équité territoriale impose de prévoir des dispositions adaptées à ces situations particulières.

La CGPME rappelle que les déplacements sont davantage liés à un besoin qu'à une demande et que les différentes mesures proposées ne sont envisageables que si des solutions alternatives sont proposées. Par ailleurs, elle rappelle que les entreprises ont besoin de visibilité et de continuité dans l'action publique (le carburant E85 est cité comme contre-exemple).

Collège autres personnes morales

La FNAUT proposera prochainement une dizaine de fiches en cours d'élaboration.

Collège ONG environnementales

Le RAC, sans présenter l'exhaustivité des mesures proposées dans les fiches transmises, met en exergue les propositions suivantes : la baisse des vitesses autorisées sur les différentes catégories de routes, la couverture des coûts externes par la fiscalité (augmentation des taxes sur le diesel au niveau des taxes sur l'essence, suppression du remboursement de TICPE aux transporteurs routiers), la création d'une indemnité kilométrique vélo pour les trajets domicile travail, la mise en œuvre d'une contribution climat énergie.

WWF propose de rendre obligatoire dans les pré-études d'aménagement et de construction des surfaces commerciales, une étude déplacement incluant les modes doux et collectifs. Elle propose de rendre obligatoires les plans de déplacement interentreprises dans les zones industrielles composées d'un tissu de PME, de développer les contrats d'axe aujourd'hui expérimentés dans certaines agglomérations, de rendre obligatoire la fixation d'un seuil maximum de place de parking et minimum de parkings vélos sécurisés et d'inciter, via les documents d'urbanisme, à la construction de surfaces d'activités plus compactes. Ces propositions pourraient notamment prendre place dans le projet de loi sur l'urbanisme élaboré actuellement par la ministre de l'égalité des territoires et du logement.

FNE propose, dans le cadre de la logistique urbaine :

- D'optimiser l'usage de la voirie notamment en réservant des voies pour les modes les plus vertueux
- D'adapter la gouvernance et de rattacher la réglementation de la voirie au niveau des communautés de communes ou d'agglomérations
- De donner aux collectivités les leviers leur permettant d'agir sur le foncier et ainsi de faciliter l'émergence d'infrastructures logistiques adaptées
- De favoriser le développement d'instances de concertation au niveau local

Collège syndicats

La CGT, sans détailler les mesures présentées dans les fiches transmises, évoque les grandes lignes suivantes :

- l'accessibilité aux TC doit être favorisée : le développement des TER et TET, qui a permis durant ces dernières années une croissance importante de la fréquentation, doit être poursuivi.
- La responsabilité sociale et environnementale des entreprises devrait les conduire à proposer des organisations du travail et des horaires favorisant l'utilisation des transports en commun. Les PDE devraient par ailleurs être rendus obligatoires.
- Il est nécessaire d'envisager la localisation des activités en fonction des transports immédiatement disponibles
- Des sources de financement doivent être trouvées pour permettre aux autorités organisatrices de développer les transports collectifs : l'élargissement du Versement Transport au profit des Régions est à cet égard indispensable
- La fiscalité sur les bureaux et les surfaces commerciales est à faire évoluer
- L'internalisation des coûts externes doit être réalisée

Collège parlementaires

Y. COCHET énonce 4 propositions :

- La diminution de la vitesse maximale autorisée des véhicules
- La diminution des puissances des véhicules à l'échelle de l'Union Européenne
- La semaine de travail de 4 jours
- Le développement des commerces de proximités et la limitation des centres commerciaux

Collège élus locaux

L'ADCF présente brièvement les principales mesures présentées dans la note transmise. Elle évoque la nécessité de développer et de rendre plus opérationnels les outils tels que le Versement Sous Densité (VSD) ou la taxe d'aménagement pour lutter contre la rétention foncière et favoriser la densification. Le développement des PLU intercommunaux, l'encadrement de l'urbanisme commercial, la coordination nécessaire des politiques menées aux échelles régionales et locales, la décentralisation/dépénalisation du stationnement sont notamment évoqués.