

Conseil National du débat sur la transition énergétique Groupe de travail n° 1 « Sobriété et efficacité énergétique »
--

Compte rendu de la sixième réunion – 26 février 2013

« Mobilité moyenne et longue distance, fret, infrastructures et technologies futures des véhicules »

Validation du compte-rendu de la réunion précédente

La FNCCR souhaite que le maintien des populations dans les zones peu denses, notamment par le développement d'activités, d'infrastructures (notamment Internet à très haut débit) et d'accès aux services, soit mentionné comme étant un des leviers permettant de diminuer la mobilité.

La CLCV rappelle l'importance de la question de l'accès aux services essentiels et souhaite que la nécessité de mettre en œuvre des actions d'accompagnement, d'information et de sensibilisation soit davantage soulignée dans le compte-rendu.

Meike FINK confirme que ces éléments seront intégrés au compte-rendu.

Intervention de Monsieur François MOISAN, Directeur exécutif de la stratégie, de la recherche et de l'international de l'ADEME et membre du groupe d'experts

Plusieurs questions sont évoquées par les membres du GT à l'issue de la présentation :

- Ne faut-il pas réaliser une analyse multicritère des services de transport au lieu de considérer uniquement les émissions de CO₂ ? Les autres externalités, telles que la pollution locale, le bruit, les accidents, la consommation d'espace urbain, etc...ne devraient-elles pas être aussi prises en compte dans une analyse comparative ?
- Quel est le bilan énergétique du véhicule à air comprimé ?
- Quel est le bilan énergétique et environnemental du véhicule électrique (VE) ? Quel serait l'impact du VE sur la demande en électricité et la charge à la pointe ? Si un VE est acheté en deuxième véhicule et que le véhicule thermique est conservé (notamment pour les déplacements longue distance), le bilan énergétique n'est pas aussi favorable qu'espéré. En complément du développement des VE, des améliorations sur les véhicules thermiques devraient donc également être envisagées, comme évoqué par le rapport CAS/CGIET intitulé « *La voiture de demain : carburants et électricité*, (http://www.strategie.gouv.fr/system/files/cas_rapp37_voiture_de_demain_web_0.pdf)
- Les comportements étant parfois rigides, il serait souhaitable d'évaluer, en amont de la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité, les changements de comportements attendus. Cette évaluation est-elle réalisée ? La mise à disposition de vélos en libre service a par exemple principalement entraîné un report de trafic des transports collectifs vers le vélo mais moins d'abandon de voitures individuelles que prévu.
- Un gisement de transport en commun routier semble exister en France. Un des leviers pourrait être d'améliorer l'intermodalité entre les réseaux, par exemple en localisant les gares routières près des gares ferroviaires et en les multipliant.
- L'accessibilité au réseau devrait être favorisée, notamment par une tarification sociale, dont le bilan positif a été affirmé dans une étude récente du CGDD.

- La connexion des agglomérations au réseau ferroviaire ou fluvial pour le transport des marchandises devrait être améliorée (alors qu'on assiste en ce moment à une disparation régulière des plates-formes logistiques ferroviaires).

M. MOISAN apporte les éléments de réponse suivants.

Une approche en termes d'émissions de CO₂ a été privilégiée dans la présentation des projets en raison de l'objectif facteur 4. Néanmoins, pour disposer d'une comparaison plus complète de différents services de mobilité, l'intégration d'autres critères devrait en effet être réalisée.

Concernant les véhicules à air comprimé, ceux évoqués dans la présentation sont des véhicules hybrides qui ont la particularité de récupérer l'énergie de freinage et de la stocker sous forme de gaz comprimé : le bilan énergétique et environnemental est donc dans ce cas clairement positif. PSA devrait commercialiser un tel véhicule à l'horizon 2016.

Concernant les VE, une évaluation est en train d'être menée par l'ADEME. Il peut déjà être affirmé que ces véhicules présentent des avantages en termes de pollution locale. Ils permettent également de diminuer le nombre de véhicules en circulation lorsqu'ils sont intégrés à un service de mobilité urbaine (exemple : AutoLib'). L'impact de la charge des VE sur la demande en électricité, et notamment sur la pointe, constitue une problématique à prendre en compte. Compte tenu du rythme attendu du développement des VE, cette question se posera davantage à long terme (post 2020).

En complément des reports modaux, il convient d'apprécier la mobilité induite lorsque l'évaluation d'un service de mobilité tel que Vélib est réalisée.

Plus généralement, M. MOISAN invite à sortir de la dichotomie entre véhicules particuliers et transports collectifs. D'autres solutions intermédiaires, peut être plus réalisables économiquement, peuvent être envisagées : c'est le cas par exemple de l'autopartage, du covoiturage ou plus généralement de l'usage serviciel de la voiture, qui consiste à intégrer la voiture dans un service partagé et de ne plus en faire un objet possédé par chacun.

M. MOISAN informe le groupe que deux notes, l'une sur le « Peak Oil », l'autre sur les biocarburants, sont en cours de rédaction par le groupe des experts.

Intervention de Monsieur Michel SAVY, Université Paris-Est / Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Plusieurs participants du GT réagissent aux fortes réserves émises par M. SAVY sur la capacité de la France à atteindre l'objectif du facteur 4 dans le secteur des transports : il s'agit selon eux de trouver des solutions permettant de répondre à cet objectif et non de le remettre en question a priori. M. SAVY explique que, selon lui, l'objectif facteur 4 est un objectif global qui peut être modulé selon les secteurs : le secteur des transports est un secteur où les évolutions sont difficiles à mettre en œuvre dans un horizon de temps réduit et pourrait par conséquent se voir attribuer un objectif moins ambitieux.

Plusieurs questions sont posées sur le report modal envisageable et sur les mesures adaptées pour le favoriser : un débat s'ouvre par exemple sur la pertinence d'envisager la circulation de poids lourds de 60 tonnes alors qu'un objectif ambitieux de développement du fret ferroviaire existe par ailleurs. Le rétablissement d'un signal prix du transport reflétant les coûts complets de chaque mode, y compris les externalités, est évoqué comme un levier permettant de favoriser le report modal. L'exploitation de la densité du réseau ferroviaire français, se traduisant notamment par l'arrêt de la suppression du wagon isolé, est également mentionnée comme devant permettre le développement du fret ferroviaire.

En réponse, M. SAVY explique qu'il convient d'utiliser chaque mode sur son mode de pertinence écologique et économique. Le ferroviaire a ainsi perdu sa pertinence sur les dessertes diffuses au profit de la route alors qu'il reste efficace pour les flux de marchandises de plus de 500 km (qui représentent un tiers du trafic européen) et qui peuvent être massifiés. Contrairement à ce qui pourrait être pensé au premier abord, les poids lourds sont environnementalement et économiquement plus efficaces que les véhicules utilitaires légers pour les dessertes urbaines. Les poids lourds de 60 tonnes sont également énergétiquement plus efficaces que les poids lourds de 40 tonnes et pourraient être utilisés sur certaines dessertes pour lesquelles il n'existe pas d'alternatives ferroviaires ou fluviales. Le report modal ne pourra cependant pas résoudre à lui seul les problématiques énergétique et environnementale ; compte tenu de l'inertie propre au secteur des transports, doubler la part du ferroviaire est envisageable à un horizon de 10 à 15 ans, ce qui conduirait à une part du fret non ferroviaire de 80 % à l'horizon 2025-2030. Des améliorations sont donc également à étudier sur le mode routier. Le rétablissement d'un signal prix juste économiquement, via une internalisation des coûts externes, ne peut, selon M. SAVY, conduire seul à un report modal significatif : il estime que c'est avant tout l'amélioration de la qualité de service et de l'efficacité des opérations terminales qui pourra induire des changements de comportement des chargeurs en profondeur.

Plusieurs membres du GT s'interrogent sur les facteurs pouvant expliquer la différence de développement du fret entre l'Allemagne et la France.

Selon M. SAVY, la forte part modale du fer en Allemagne peut s'expliquer par la présence d'une industrie exportatrice plus importante qu'en France, par la situation géographique de l'Allemagne qui constitue une plateforme de distribution au cœur de l'Europe pour les marchandises venant des ports de la Mer du Nord, par un réseau ferroviaire plus dense (existence de segments à 4 voies permettant la circulation indépendante des trafics fret et voyageurs), ainsi que par le dynamisme d'opérateurs locaux de transport ferroviaire. L'importance de disposer des voies dédiées au fret est confirmée par ailleurs par la situation des Etats-Unis où le fret ferroviaire bénéficie d'un réseau sur lequel il ne subsiste quasiment plus de trafic voyageurs.

Une question est posée sur l'impact de la crise sur le secteur des transports et sur la capacité des relocalisations des activités à limiter sensiblement le transport routier.

Selon M. SAVY, il est difficile de connaître les effets de la crise et de définir s'ils sont conjoncturels ou s'ils caractérisent l'entrée dans une période moins dynamique sur le long terme. Par ailleurs, la régionalisation et les circuits courts peuvent effectivement réduire le besoin en transport routier mais ce dernier devrait rester le mode dominant. Il rappelle toutefois que le prix de l'énergie a peu d'impact sur les flux de transport mondiaux et qu'une évolution à la hausse du prix de l'énergie ne pourra conduire seule à une relocalisation des activités.

L'utilisation de véhicules fonctionnant au gaz, dans lequel on peut incorporer une part croissante de gaz produit à partir d'énergies renouvelables (par méthanisation ou méthanation), est mentionnée comme une solution alternative ou complémentaire au report modal et aux véhicules électriques, cette solution ne demandant pas d'évolutions technologiques par rapport aux connaissances actuelles mais seulement le déploiement d'un réseau d'infrastructures permettant le stockage et le transport du gaz.

Intervention de Monsieur Daniel BURSAUX, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et Monsieur Dominique RITZ, Sous-directeur de l'aménagement du Réseau Routier National

M. BURSAUX présente le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), dont l'élaboration était prévue par l'article 17 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite « loi Grenelle 1 ») et qui a fait l'objet d'un avis du CESE publié en février 2012 (http://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2012/2012_05_snit.pdf). Le SNIT prévoit 240 milliards d'euros d'investissement, dont 140 milliards d'euros portant sur des projets de développement d'infrastructures nouvelles.

M. BURSAUX rappelle que l SNIT était basé sur une hypothèse de croissance des trafics voyageurs et marchandises de 1,5 % par an : sa mise en œuvre complète doit permettre, toutes choses égales par ailleurs, de stabiliser, voire réduire légèrement, les émissions de CO₂ à horizon 30 ans, et de limiter la croissance de consommation des énergies fossiles. Il rappelle que le schéma était uniquement consacré aux infrastructures nationales et n'intégrait pas d'hypothèse sur les améliorations technologiques.

Le SNIT s'inscrivait également dans une perspective de report modal vers des modes non routiers, avec toutefois des ambitions et possibilités différentes selon les segments considérés. Le report modal paraît en effet plus facilement réalisable en milieu dense et pour le transport longue distance massifiable : c'est dans l'objectif de favoriser ce report modal que s'inscrit la politique du gouvernement en matière de soutien au développement des réseaux de Transport en Commun en Site Propre (un appel à projets TCSP va ainsi prochainement être lancé, avec une participation de l'Etat de près de 450 M€), des autoroutes ferroviaires ou de la mer, des corridors européens de transport de fret... En revanche, les possibilités de report modal sont plus incertaines pour les distances intermédiaires, comprises entre 200 et 500 km : sur ce segment, le transport routier reste plus efficace et apporte une meilleure réponse aux chargeurs. La taxe poids lourds aura un impact sur le coût du transport routier mais ne devrait pas pour autant induire un report modal significatif sur ces distances.

Le SNIT a été reconsidéré par le nouveau gouvernement qui ne l'a pas jugé soutenable financièrement, compte tenu du contexte économique et budgétaire actuel. Le ministre délégué chargé des Transports a donc décidé la mise en place d'une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées afin de réviser ce schéma. Présidée par Monsieur Philippe DURON, député-maire de Caen, la Commission Mobilité 21 a pour mission de hiérarchiser et mettre en perspective les grandes infrastructures. Elle devra réfléchir aux évolutions des services, en donnant la priorité aux transports du quotidien, à la rénovation des réseaux existants et l'amélioration à court terme du service rendu aux usagers. La hiérarchisation devrait permettre d'identifier trois types de projets : ceux à engager immédiatement, ceux à envisager à un horizon de 10 ans et enfin, ceux à réserver pour une perspective de plus long terme. Cette hiérarchisation est réalisée à partir d'études socio-économiques mais aussi en fonction de la performance écologique des infrastructures et de leur capacité à améliorer la desserte des territoires.

Plusieurs membres du GT s'interrogent sur le fait que le SNIT ne permette que de stabiliser les émissions de CO₂ et non de les réduire. M. BURSAUX répond qu'une action portant uniquement sur les infrastructures nationales ne peut pas seule répondre aux ambitions de réduction des émissions de l'ensemble du secteur des transports. D'autres actions, telles que celles portant sur les évolutions technologiques (amélioration technologique des moteurs,

récupération d'énergie, etc.), sur l'optimisation de la gestion des trafics (limitation des vitesses, panneaux à messages variables, etc.), ou encore sur la gestion du stationnement doivent être mises en œuvre. L'ensemble de ces sujets fait actuellement l'objet de réflexions au sein de l'administration.

Le GT s'interroge sur les hypothèses pris en compte dans le SNIT, notamment sur les prévisions de trafic. Plusieurs membres souhaiteraient qu'une plus grande transparence soit adoptée lors de l'évaluation des projets et que les données utilisées par la Commission Mobilité 21 leur soient transmises. La hiérarchisation des projets du SNIT, tels que révisés par la Commission, semble par ailleurs être de nature à être portée devant le Conseil National du débat.

M. BURSAUX répond qu'une réflexion est en cours sur l'évolution éventuelle des hypothèses de prévisions de trafics, compte tenu de la croissance plus faible qu'attendue observée ces dernières années (le trafic des poids lourds a baissé pour atteindre fin 2012 son niveau de 2007, tandis que le trafic des véhicules légers a augmenté d'environ 1 % par an). Cette évolution suppose de pouvoir distinguer ce qui relève de la conjoncture et ce qui relève de tendances plus structurelles, ce qui peut être difficile. Le SNIT a été élaboré dans une perspective d'ensemble, de manière à être cohérent au niveau national. A des projets structurants à l'échelle nationale sont venus s'ajouter des projets à visée plus locale, à forte valeur ajoutée pour certains territoires. Enfin M. BURSAUX indique qu'un débat des conclusions des travaux de la Commission Mobilité 21 est prévu devant les deux chambres du Parlement. Par ailleurs, une intervention de M. DURON devant le Conseil National du Débat ou le GT pourrait être envisagée.

Une question est posée sur l'opportunité du projet de Grand Paris Express pour diminuer la congestion et sur la pertinence d'une solution alternative construite autour de dessertes bus, ce qui limiterait le besoin en infrastructure et le coût associé.

M. BURSAUX ne souhaite pas développer le sujet du Grand Paris Express, qui devrait faire l'objet d'une déclaration du Premier Ministre dans les prochains jours. Néanmoins, il confirme que le bus à haut niveau de service peut dans certaines situations constituer une réponse plus appropriée et moins chère que le métro, ce qui explique la politique d'aide du Gouvernement auprès des collectivités locales pour développer ce type de services de transport. La modernisation des infrastructures existantes est également un axe important, qui pose néanmoins la question de l'exploitation des lignes concernées pendant les travaux.

Concernant le fret, le développement de plates-formes totalement multimodales (incluant des dessertes routière, fluviale et ferroviaire) est considéré comme essentiel. M. BURSAUX est également interrogé sur la possibilité d'envisager des infrastructures ferroviaires dédiées uniquement au fret.

M. BURSAUX répond que la multimodalité constitue bien l'objectif de l'Etat comme le montre la politique menée en faveur du transport combiné. La construction de voies ferroviaires dédiées exclusivement au fret paraît difficile dans le contexte économique actuel mais des projets de contournement actuellement en cours ou à venir devraient permettre de limiter les conflits d'usage entre les trafics fret et voyageurs.

Enfin, un consensus semble exister sur la priorité à donner à la modernisation des réseaux existants, certains projets de développement pouvant s'envisager de manière plus ponctuelle pour garantir une intermodalité efficace ou la desserte impérative d'un territoire.

Présentation des mesures proposées

Les membres du GT ont transmis 22 propositions de mesures pour cette réunion.

Par manque de temps, la présentation et la discussion de ces mesures n'ont pas pu avoir lieu et sont reportées à une prochaine réunion.