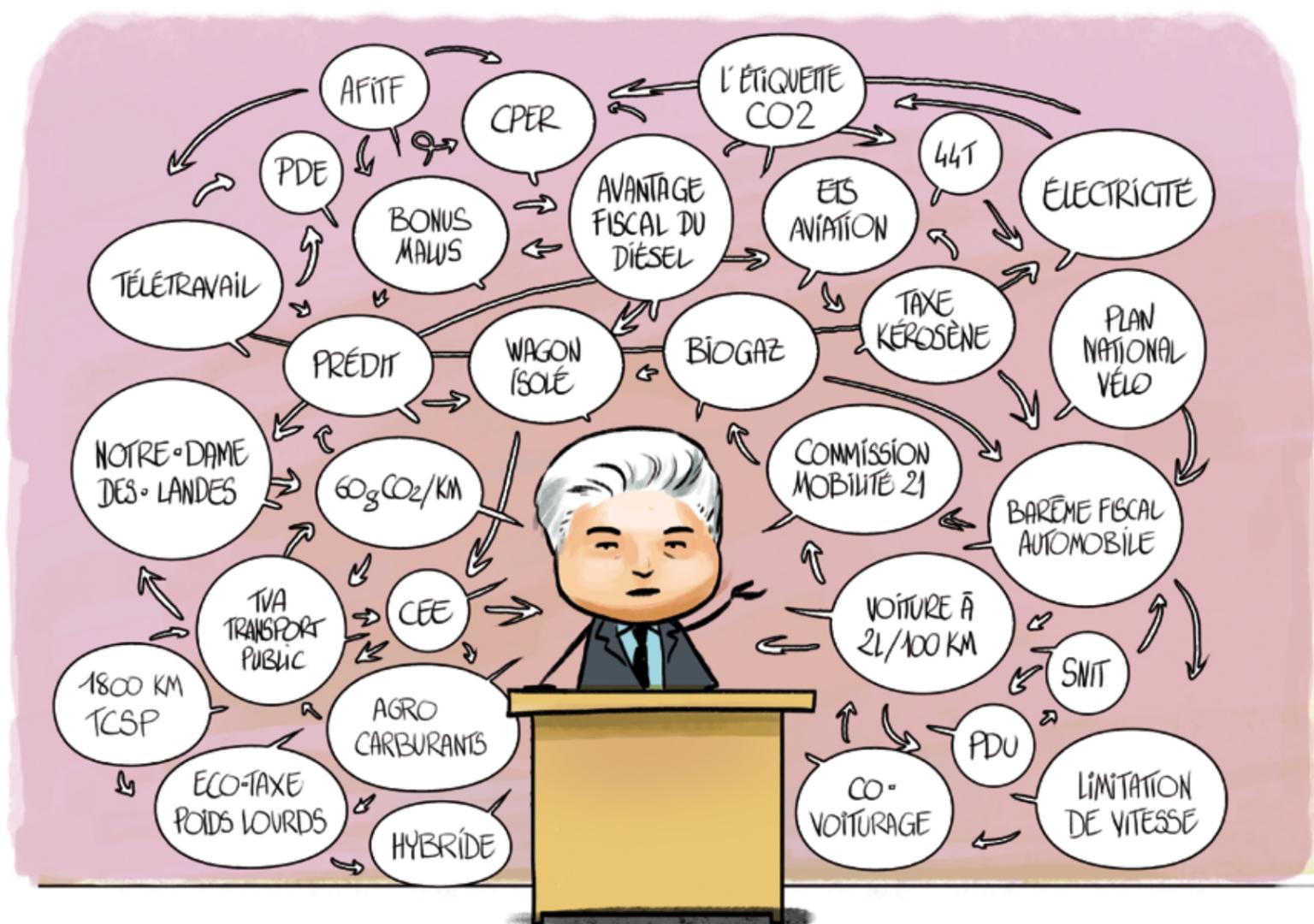


La transition énergétique du secteur des transports

Quelles actions pour exploiter les gisements d'efficacité énergétique du secteur ?



© David Cochard

L'analyse et la comparaison de scénarios énergétiques ont constitué un élément central du Débat National sur la Transition Énergétique. La prise en compte des rares scénarios qui respectent les engagements énergétiques et climatiques de la France a conduit à un consensus politique autour de quelques objectifs importants, comme un Facteur 2 sur la consommation d'énergie finale d'ici 2050, qui complète le Facteur 4 sur les émissions de gaz à effet de serre en 2050. Le lien entre la sobriété, l'efficacité énergétique et une politique climatique ambitieuse a ainsi été établi.

Néanmoins un scénario ne décrit que des trajectoires, et non la politique à mettre en œuvre pour les suivre. Il manque donc concrètement un programme des mesures politiques et des incitations financières à mettre en œuvre année par année – notamment dans les 5 années à venir – pour que la consommation énergétique puisse réellement suivre les projections des scénarios.

Le présent document propose un ensemble de mesures d'efficacité énergétique dans le secteur de l'industrie pour la France, mesures à mettre en œuvre chaque année d'ici 2020 afin de placer la France sur une trajectoire cohérente avec une division par deux de la consommation d'énergie finale d'ici 2050.

Le projet se concentre sur la question de la consommation d'énergie finale et n'analyse donc pas les gisements du système électrique. Aucun modèle de bouclage n'est utilisé ; les potentiels d'économies d'énergies sont estimés d'une manière « bottom-up ». La liste des mesures d'économies d'énergie n'a pas vocation à être exhaustive, mais représente un cadre minimum.

L'objectif est de décrire les mesures d'efficacité énergétique dans le secteur de l'industrie les plus structurantes pour la transition énergétique, ainsi que les besoins financiers pour leur mise en œuvre.

Donner un signal politique pour une mobilité plus efficace

Mesures à mettre en place en 2014

Un objectif d'efficacité énergétique pour le transport

☰ Décider et inscrire dans la loi d'un objectif de réduction de consommation d'énergie finale en 2020 de -14% et de -40% en 2030 par rapport à 2010.

⚡ Dépend de l'atteinte des objectifs.

€ Pas de coût particulier – c'est la mise en œuvre qui nécessite des investissements.

Mesures à mettre en place en 2015

Un objectif de part modal vélo

☰ Décider et inscrire dans la loi d'un objectif d'un part modale vélo de 15% en 2020 pour les déplacements locaux de passagers.

⚡ Dépend de l'atteinte des objectifs.

€ Pas des coûts particulier – c'est la mise en œuvre qui nécessite des investissements.

Accompagner le changement de la mobilité

Mise en place d'un site internet national multi-modal

☰ Créer un site internet de mobilité multimodal national par la SNCF (ou un autre acteur aussi légitime) en complément des informations fournies par les Centrales de mobilités (actuellement 5 régions sont en retard) et les Maisons de mobilité.

⚡ Évaluation difficile.

€ Plusieurs millions d'€ pour la mise en place du site, de la base de données et de la mise à jour régulière.

Fiche CEE « télétravail »

☰ Créer une fiche « opération standardisée » dans le cadre des Certificats d'économies d'énergie pour la 3^e période de cet outil portant sur la mise en place d'une offre de télétravail au sein d'une entreprise.

⚡ À calculer.

€ Le cofinancement que cet outil permettra de lever dépendra du prix du kWh et de la demande.

Interdiction de la publicité avion et voiture

☰ Interdire la publicité pour les voyages en avion et l'achat de voitures (affiches, radio, télé, internet).

⚡ Difficile à évaluer.

€ Pas de coût particulier.

Création des Maisons de mobilité

☰ Développer à coté des centrales de mobilité (obligatoires ; 5 régions sont en retard) un service individuel d'accompagnement via des Maisons de mobilité ; via des appels à projet et un cofinancement public.

⚡ Environ 50 000 à 500 000€ selon l'échelle (commune/département/région).

€ Le coût du cofinancement des appels à projet. Dépend notamment du nombre des Maisons de mobilité et du nombre de salariés par structure.

L'urbanisme : faciliter l'émergence de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport

Modulation locale des aides et taxes liés au logement

☰ Permettre aux collectivités de moduler localement (à budget constant) les aides au logement afin de favoriser les logements proches de dessertes par les transports en commun et de proximité des services (modulation des taxes d'habitation et foncières en fonction des travaux de rénovation).

⚡ Difficile à évaluer ; dépend du contexte local.

€ Modulation des aides sur le principe de neutralité du budget. Il s'agit d'une modulation sans augmentation du coût total.

Limitation de l'accès de la voiture en ville

☰ Étudier la mise en place d'un système de restriction d'accès au centre ville pour les voitures polluantes – Mettre en place d'études (péage urbain, vignettes, circulation alternée) pour les collectivités avec >150 000 habitants.

⚡ Difficile à évaluer ; dépend du contexte local.

€ - Coûts des études : dépend de la complexité et de la taille de la ville en question.
- Coût de la mise en place des systèmes : difficile à évaluer car dépend du contexte local et du système.

Mise en place d'un kit d'aménagement

☰ Mettre à disposition un kit d'aménagement par les collectivités territoriales indiquant toutes les alternatives de transports aux ménages qui viennent de déménager. Le déménagement est une période de transition propice aux changements de comportements.

⚡ Difficile à évaluer ; dépend du contexte local.

€ Coût marginal pour la création, impression et distribution du kit.

Utilisation plus efficace du matériel roulant (voitures, VUL, poids lourds, train)

Généralisation de la réduction des vitesses autorisées

☰ Généraliser la réduction des vitesses autorisées : les vitesses sur les autoroutes (de 130 à 120 ou 110 km/h), les routes (de 90 à 80 km/h) et en ville (de 50 à 30 km/h) sur 80% de la superficie des zones urbaines et 50 km/h sur leur partie la moins centrale.

⚡ Une diminution de la consommation énergétique du fret routier et du transport de passagers (route) de 15% représente une diminution de 12% de la consommation globale du secteur.

€ Pas de coût direct important.

Développement de l'autopartage

☰ Développer l'autopartage via :
1) La mise en place d'une campagne de communication avec des affiches et un spot télévisé ;
2) L'amélioration de la connaissance de la fiche « opération standardisée » des Certificats d'économies d'énergie « Abonnement à un service d'autopartage » (TRA-SE-12) ;
3) La labellisation par les communes d'un certain nombre de stationnements voiture « autopartage » afin de créer la visibilité concernant l'utilisation partagée d'une voiture ;
4) La mise en cohérence des offres locales avec d'autres modes de transport (intermodalité).
5) La conception d'un schéma territorial de covoiturage accompagné d'un plan d'action (recherche d'une masse critique d'utilisateurs, communication et animation).

⚡ Difficile à évaluer sauf pour la fiche des Certificats d'économies d'énergie.

€ Mise en place d'une campagne de communication nationale – environ 2 M€. Environ 500 000€ à 2M€ pour une politique régionale ambitieuse (par région).

Infrastructures pour rendre le secteur du transport plus efficace

Appels à projet TCSP

☰ Poursuivre des appels à projet biennaux : Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre 2014 et 2020.

⚡ Difficile à évaluer : dépend du nombre et de la qualité des projets.

€ Cofinancement de l'État autour de 500 M€ par appel à projet donc 2 Md€ ici 2020.

Abandon des projets routiers et aéroportuaires

☰ Abandonner des projets routiers et aéroportuaires du scénario 2 de la Commission Mobilité 21.

⚡ Difficile à évaluer.

€ Le non financement des 8 projets autoroutiers (ou à caractéristiques autoroutières) des « premières priorités » permettra d'économiser entre 5,22 et 5,83 Md€.

Infrastructures du co-voiturage

☰ Créer des infrastructures de covoiturage via : 1) La création de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) figure comme projet éligible dans le cadre des prochains appels à projet TCSP ; 2) La promotion de la fiche des Certificats d'économies d'énergie « Covoiturage domicile-travail TRA-SE-03 ».

⚡ Difficile à évaluer : dépendra du nombre et de la qualité des projets.

€ Cofinancement de l'État autour de 500 M€ soit 1,5 Md€ ici 2020 dont une partie pour des infrastructures de covoiturage / autopartage.

Changer le signal prix en faveur d'un transport plus efficace

Calendrier d'extinction des exonérations fiscales

☰ Mettre en place et vote d'un calendrier d'extinction des dispositifs fiscaux contraires aux objectifs de la transition écologique.

⚡ Dépend de l'élasticité-prix des déplacements.

€ Manque à gagner annuel :
- 3,99 Md€ d'exonérations fiscales sur la TICPE (dont 2,4 d'exonération complète de taxe sur le kérosène).

TVA à 5,5% pour le transport public

☰ Baisser le taux de TVA à 5,5% pour le transport public.

⚡ Difficile à évaluer : action en faveur du report modal.

€ Impact sur le budget d'état : 300 M€ par an qui peut être plus que compensé par l'augmentation d'1 c€/L du prix du diesel.

Révision du barème automobile

☰ Mettre en place d'un plafonnement à 6CV et limitation des frais kilométriques qui sont surévalués.

⚡ Difficile à évaluer : action en faveur du report modal.

€ Gain : 125 M€ par an (limitation à 6 CV) jusqu'à 40% des dépenses de 2,1 Md€ donc 900 Md€ (pour une révision plus globale de l'outil). Les recettes dégagées par la réduction des barèmes fiscaux pourraient financer le remboursement kilométrique pour le vélo.

Contrôle annuel du respect des trajectoires cohérentes aux objectifs.

PDE obligatoire pour les grandes entreprises

-  Mettre en place des Plans Déplacements Entreprise (PDE) obligatoires ;
-  Un PDE permet de réduire en moyenne de 15% sur 3 ans le nombre de déplacements en voiture.
-  Les aides à la décision de l'Ademe multipliées par le nombre d'entreprises :
 - études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50% sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000€) ;
 - un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30% sur une assiette plafonnée à 300 000€).

Plans de Déplacements Établissement Scolaire et Universitaire

-  Mettre en place des Plans de Déplacements Établissement Scolaire et Universitaire obligatoires et un financement des solutions.
-  Réduction possible de 50% des 13% des déplacements effectués en voiture (15 Mkm par jour) : 7,5 Mkm /jour.
-  La mise en place de solutions doit être éligible aux financements des collectivités. Les solutions : covoiturage, pédibus ou caravane à cycles demandent un investissement faible.

Appel à projet pour une meilleure gestion du dernier km

-  Lancer un appel à projet pour une meilleure gestion du dernier km de livraison des marchandises sur la thématique de la gestion de la marchandise en ville avec une volonté affichée de financement de solutions alternatives comme la livraison par vélo.
-  Difficile à évaluer : dépend du contexte local, du nombre et de la qualité des projets.
-  Environ 400M€ de cofinancement de l'État.

Stationnement payant des cyclomoteurs

-  Rendre le stationnement des cyclomoteurs payant : aménagement par les collectivités d'un certain nombre de places de stationnement voiture en stationnement motorcycle, vente à la mairie à coût de production des mini-pochettes en plastique pouvant être mises en visibilité sur les motos pour protéger les tickets de parking des intempéries.
-  Difficile à évaluer : incitation au report modal.
-  L'aménagement des parking coûtera environ 300€ par arceau de stationnement (pose et matériel) ; le coût de cette mesure dépendra donc du nombre de transformations. Ces investissements pourront être récupérés via les frais de parking à moyen terme.

Zones à vitesse réduite obligatoires

-  Transformer obligatoirement un minimum de 40% de la voirie des villes en zones à vitesse réduite.
-  Difficile à évaluer car dépend de la zone spécifique.
-  Coûts d'aménagement pour les villes.

Rendre la composante carbone plus juste et plus efficace

-  Augmenter la composante carbone et arrêter l'exonération dans le cadre du système ETS :
 - 1) Paiement de la différence entre le prix du quota CO₂ et la composante carbone pour les entreprises soumises au système européen des quotas CO₂ ;
 - 2) Introduction d'une composante carbone en 2015 qui représente une réelle valeur carbone de 14€ la tonne de carbone ;
 - 3) Équilibrage du fléchage des recettes entre entreprises et ménages ;
 - 4) Prolongement de la composante carbone au-delà de 2017 pour arriver à une valeur au moins de 60€ t/CO₂ en 2020.
-  Dépend de l'élasticité-prix des déplacements.
-  Augmentation de recettes.

Rattrapage gazole

-  Mettre en place un rattrapage gazole au niveau de l'essence, donc un arrêt progressif de l'avantage du gazole par rapport à l'essence sur 5 ans.
-  Dépend de l'élasticité-prix des déplacements.
-  Rattrapage progressif de la taxation de l'essence par le gazole : 6,9 Md€ (manque à gagner actuel). Une augmentation de seulement 1 ct€/an permettrait de produire des recettes supplémentaires annuelles de 347M€ (avec la TVA sur TICPE).

Convention 2 : Train d'Équilibre du Territoire (TET)

-  Mettre en place d'une deuxième convention relative à l'exploitation des Train d'Équilibre du Territoire (TET) portant davantage sur les liaisons transversales.
-  Difficile à évaluer : dépendra du report modal vers le rail.
-  Compensation des investissements de la SNCF : l'équivalent de 210 M€ pour la première convention.

Arrêt des aides publiques aux aéroports

-  Arrêter les subventions d'argent public (collectivités et État pour la construction et l'entretien d'infrastructures aéroportuaires (sauf pour les îles françaises).
-  Difficile à évaluer.
-  Arrêt des investissements d'argent public (2,1Md€ en 2012) ; re-fléchage de ces montants vers des projets de mobilité durable.

TVA 20% sur les billets d'avion domestiques

-  Augmenter le taux de TVA sur les billets d'avion domestiques à 20%.
-  Difficile à évaluer.
-  Augmentation des recettes d'environ 830 M€ par an.

Mise en place d'une indemnité kilométrique vélo

-  Mettre en place d'une indemnité kilométrique vélo pour les trajets domicile-travail.
-  Difficile à évaluer : action en faveur du report modal.
-  Pour un coût de 25c€/km : un maximum 110 M€ de manque à gagner pour la sécurité sociale ; ce chiffre peut varier selon la mise en œuvre de la mesure.

Renforcement et élargissement du système bonus-malus

- Renforcer le système du bonus-malus via plusieurs mesures :
 - 1) Création d'un malus pour les voitures émettant entre 125g et 130g (en 2015) ; 2) Conditionnement de l'octroi des bonus au respect de la norme Euro V ou VI et majoration du malus en cas de non respect (en 2015) ; 3) Annualisation du malus (en 2017) ; 4) (Bonus)-malus VUL (Véhicules Utilitaires Légers) et motocycles (en 2015).
-  Impact du système bonus-malus : les émissions des voitures diminuaient en moyenne de 1 à 2 gCO₂ par an avant 2008, la baisse s'accélère entre 2008 et 2012, particulièrement en 2008 et 2009, avec respectivement 9 et 7 g de CO₂ en moins.
-  Besoin d'effectuer une estimation précise ; si nécessaire ajustement annuel pour arriver au moins à une neutralité budgétaire et ensuite à une création de recettes à utiliser en faveur des projets de mobilité durable (rail, eau, transport en commun, modes actifs). Pour 2014 un gain budgétaire de 100 M€ est prévu.

Mesures à mettre en place en 2018

Mesures à mettre en place en 2019

Mesures à mettre en place en 2020

Retour sur l'autorisation des 44 tonnes

-  Revenir sur l'autorisation des 44 tonnes:
 - 1) Augmentation du taux de l'écotaxe pour les poids lourds de 44 tonnes à cinq essieux dès 2014.
 - 2) Si la mesure 1 n'entraîne pas une réduction de la circulation du nombre de 44t à cinq essieux avant fin 2015, interdiction de la circulation des 44t.

 Difficile à évaluer.

 Recettes supplémentaires pour la réparation des dommages de voirie.

Relance du trafic de marchandises ferroviaire

-  Conditionner au moins 80% des montants des CPER du volet mobilité et 100% du budget de l'AFITF aux solutions de mobilité compatibles avec la transition (rail, transport en commun, eau, modes doux) dont une partie importante à l'amélioration du ferroviaire existant.

 Difficile à évaluer.

 12 novembre 2013 : Frédéric Cuvillier : « 950 millions par an d'ici à 2020 seront consacrés aux volets mobilité des contrats de plan État-région (CPER) ». Le budget de l'AFITF était de 2,3 Md€ en 2013.

Objectif européen VUL

-  La France vote l'objectif européen 2025 de 100 g/CO₂ par km pour les Véhicules Utilitaires Légers (VUL).

 Aujourd'hui les émissions moyennes en France des VUL représentent 181 gCO₂/km (consommation des VUL : 6,8 Mtep ou 46% de la consommation du transport terrestre de marchandises).

 Aucun investissement public nécessaire.

 Contenu de la mesure

 Économie d'énergie

 Besoins de financement

GLOSSAIRE

AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

CPER : Contrats de Plan État-Région

ETS : EU Emissions Trading System / Système communautaire d'échange de quotas d'émission

PDE : Plans Déplacements Entreprise

LGV : Ligne Grande Vitesse

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TET : Trains d'Équilibre du Territoire

TICPE : Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques

VUL : Véhicules Utilitaires Légers

Mai 2014

Rédaction

Meike Fink – Réseau Action Climat France (RAC-F)
Vincent Legrand – Institut négaWatt

Mise en page

solenmarrel.fr

Financement du projet

Le projet FFREE a été financé par l'Ademe, la Caisse des Dépôts et la CDC Climat.
Les auteurs sont seuls responsables du contenu de cette publication, qui ne reflète pas nécessairement l'opinion des financeurs. Les financeurs ne sont pas responsables de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.



Remerciements

Le Réseau Action Climat et l'institut négaWatt remercient les membres du COPIL pour leur soutien : l'Ademe, la Caisse des Dépôts, la CDC Climat et l'Iddri. Les auteurs souhaitent également remercier pour leurs contributions : Lorelei Limousin, Andreas Rüdinger, François Périllon, Stéphane Baly, Stéphane Chatelin, Dominique Auverlot, Thomas Sanchez, Jean-François Paix, Philippe Guinaud, Nicolas Szczepan et Jean-François Hogu.

Exploiter les gisements d'efficacité énergétique dans le transport

Report modal, efficacité des véhicules, entretien et construction d'infrastructures de mobilité durable, transformation de l'urbanisme et sobriété : un chantier d'envergure et de longue durée¹!

1. Selon France Nature Environnement le manque à gagner suite au report de l'écotaxe est de 1 712 € par minute, soit 2 465 753 € par jour. www.fne.asso.fr

2. Ce phénomène s'explique en partie par l'utilisation de deux approches méthodologiques différentes pour le scénario Ademe ; avant et après 2030 : Ademe (2013) « Exercice de prospective : Vision 2030 et 2050 ».

Rendre compatible le secteur des transports avec la transition énergétique nécessite des changements structurels. Son évolution est lente, en raison de la durée de vie des infrastructures notamment. C'est pour cela que nos choix d'aujourd'hui conditionnent en partie la mobilité future. Par ailleurs, il n'existe pas une solution unique clé en main, il faut une véritable mosaïque d'actions et d'outils politiques et financiers à tous les échelons territoriaux. Trouver des solutions particulières adaptées aux caractéristiques spécifiques d'un territoire est crucial.

Malgré des choix d'hypothèses différents, les scénarios de l'Ademe et de l'Association négaWatt affichent une consommation énergétique comparable en 2050, autour de 16 Mtep. Ce chiffre correspond à une baisse de 66% de la consommation d'énergie finale par rapport à 2010. Les indicateurs clés d'efficacité énergétique dans ces scénarios incluent une diminution des km/passagers de

20% à 25%, une augmentation de l'efficacité énergétique des véhicules par km parcouru, une stabilisation ou légère baisse en 2050 par rapport à 2010 des tonnes-km transportés pour le fret et un report modal vers le rail, le transport en commun et les modes doux.

Ce qui change entre ces deux scénarios est notamment la vitesse de la réduction de la consommation énergétique. Tandis que le gros de l'effort du scénario négaWatt se déroule avant 2030, le scénario Ademe accélère surtout sur la deuxième période².

Les questions que pose ce travail sont les suivantes : quels types de mesures faut-il mettre en œuvre dans les prochaines années pour que la consommation énergétique du secteur des transports suive une trajectoire cohérente avec celle des scénarios ? Comment financer la mise en œuvre de ces actions ?

Afin de pouvoir exploiter le gisement accessible des économies d'énergie du secteur des transports, il faut agir à plusieurs niveaux :

UN SIGNAL POLITIQUE POUR UNE MOBILITÉ PLUS SOUTENABLE

Il faut fixer des objectifs en termes d'efficacité énergétique et de report modal afin d'envoyer des signaux forts aux acteurs locaux en faveur d'une mobilité plus efficace. Un objectif de réduction de 14% de consommation d'énergie finale du secteur du transport en 2020 par rapport à 2010 et de 40% en 2030 permettra d'orienter ce secteur sur la bonne trajectoire.

UNE UTILISATION PLUS EFFICACE DU MATÉRIEL ROULANT (VOITURES, VUL, POIDS LOURDS, TRAIN)

Un élément important de l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur des transports est une utilisation plus efficace du matériel roulant existant notamment par un meilleur taux de remplissage pour les camions et les voitures. Le développement de l'auto-partage et la réduction des vitesses autorisées contribueront à l'atteinte de cet objectif tout en complétant l'augmentation de l'efficacité des véhicules (voiture à 2 litres).

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE LA MOBILITÉ

Le rôle des collectivités et plus largement des acteurs locaux de la mobilité est central : l'orientation des aides et des documents liés à l'urbanisme et l'aménagement du territoire vers plus d'efficacité énergétique des transports est un élément clé. La création de Maisons de mobilité, la mise en place obligatoire de Plans Déplacements Entreprise (PDE) et l'élaboration d'un site internet multimodal à l'échelle de la France sont des outils nécessaires pour changer les approches de mobilité.

INFRASTRUCTURES POUR RENDRE LE SECTEUR DU TRANSPORT PLUS EFFICACE

Sans les infrastructures compatibles avec le développement de modes de transports plus efficaces, le changement se heurtera aux limites physiques. À l'inverse, l'arrêt de la construction d'infrastructures en faveur des transports très consommateurs d'énergie et peu efficaces sera cohérent avec ce propos. Il faut donc abandonner la construction de projets routiers et aéroportuaires prévus actuellement et orienter les subventions publiques vers des projets de transport en commun en site propre et des infrastructures de covoiturage.

L'URBANISME - FACILITER L'ÉMERGENCE DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

Une transformation de la prise en compte des transports en milieu urbain vers plus d'efficacité énergétique et aussi de sobriété est incontournable. Il s'agit notamment de limiter progressivement l'accès de la voiture en ville et de trouver des solutions pour une meilleure gestion du dernier km pour le transport des marchandises.

CHANGER LE SIGNAL PRIX EN FAVEUR D'UN TRANSPORT PLUS EFFICACE

Sans un signal prix en faveur des modes de transport efficaces et sans stopper les exemptions considérables sur la consommation des énergies fossiles, il sera difficile d'avancer vers un système efficace en énergie. Le rattrapage de la taxation du gazole au niveau de l'essence en 5 ans, la création d'une TVA à 20% sur les billets d'avion domestiques et la révision du barème automobile représentent des mesures à mettre en œuvre d'urgence.

Aujourd'hui, les dépenses pour le transport des ménages, de l'administration et des entreprises s'orientent encore clairement en faveur de la route (montants 2012) :

- 80% de la dépense totale de transport de la France (327 Md€ représentant 18,6% du PIB) est dédiée à la route.
- Les ménages français ont dépensé 14% de leur budget de consommation globale pour le transport dont 80% (140 Md€) pour la route.
- Sur 20,4 Md€ d'argent public investis dans les infrastructures, 55% l'ont été pour la route et 5% pour l'aérien, contre 22% pour le réseau ferré et 16% pour le transport public urbain.
- Sur les 25,5 Md€ de dépenses publiques d'entretien des infrastructures de transport, 47% ont été affectés à la route.

Il faut que cette tendance soit inversée rapidement.

Le groupe de travail n°4³ du débat sur la transition énergétique a identifié les investissements nécessaires dans le secteur des transports pour réussir la transition énergétique. Ils ont constaté qu'il faudra environ 2 à 2,5 Md€ par an d'ici 2030 pour financer l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et le changement des vecteurs énergétiques (électrique ou diversification selon le scénario concerné). À ces investissements doivent s'ajouter :

- Au moins 6,6 à 7,9 Md€ par an (représentant un total d'investissement au-delà de 2020 compris entre 112 et 135 Md€) pour les infrastructures ferroviaires, fluviales et de transport public en site propre, ceci en prenant en compte le scénario 2 de la Commission « Mobilité 21 » sans les projets routiers et aéroportuaires. Ensuite, au moins 1,5 Md€ d'investissement tous les 2 ans dans les infrastructures de transport public en site propre via les appels à projet financés à environ 50% par l'État.
- Enfin, il faudra encore ajouter 3 Md€ par an, ceci à la fois pour accélérer le calendrier de mise en œuvre des projets du scénario 2 « Mobilité 21 » et pour la création et l'entretien d'infrastructures supplémentaires.

Ces éléments cumulés représentent des investissements annuels entre 12,55 et 14,15 Md€.

Les investissements d'efficacité énergétique nécessaires pour transformer l'univers des transports représentent donc des sommes importantes et, contrairement au secteur du bâtiment et de l'industrie, la question de la « rentabilité financière » de ces investissements se pose sous un autre angle. Très clairement la plupart des infrastructures de transports ne peuvent pas se rentabiliser sans d'importantes subventions publiques. Mais ces infrastructures (ferroviaires notamment) seront le prérequis du succès de la transition énergétique pour le secteur du transport.

La mise en place d'une véritable fiscalité écologique est donc fondamentale pour contribuer à financer cette transition énergétique du secteur du transport :

- Le secteur des transports cumule 3,99 Md€ d'exonérations fiscales sur la consommation des produits pétroliers par an.
- La taxation différenciée entre le gazole et l'essence représente un manque à gagner évalué à 6,9 Md€ par an. Une augmentation de seulement 1c€/an permettrait de produire les recettes supplémentaires de 347 M€/an nécessaires pour pouvoir couvrir une baisse de la TVA sur le transport public à son niveau de 2012 (5,5%).
- Le retard de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds provoque un manque à gagner⁴ potentiel d'environ 1 Md€ par an diminuant le budget de l'AFITF, ceci en maintenant le *statu quo* par l'absence d'internalisation des externalités négatives du transport routier de marchandises, ce qui empêche l'incitation en faveur d'un report modal.

Au titre des ressources possibles, on peut mentionner aussi :

- Le système des Certificats d'économies d'énergie, à adapter aux spécificités du secteur des transports pour tenir compte du rapport de la Cour des Comptes⁵ ;
- Les financements via le Programme d'Investissements d'Avenir (en faveur par exemple du véhicule à 2 litres et via l'Ademe pour des projets pour une mobilité durable) ;
- Une partie des recettes de la composante carbone de la TICPE ;
- Le financement indirect de l'efficacité des véhicules via le Bonus-Malus ;
- Les fonds européens (14 Md€ d'ici 2020) dont une partie sera affectée au cofinancement des projets de mobilité durable⁶.

Pour une grande partie des investissements nécessaires, la solution se présente sous forme d'une réorientation des priorités budgétaires et politiques tant via l'arrêt progressif des exonérations fiscales en faveur des énergies fossiles, qui libèrera un financement supplémentaire important, que par l'abandon du financement des projets routiers et aériens et un meilleur fléchage des investissements sur des projets compatibles avec la transition énergétique.

3. Groupe de travail n°4 du débat national sur la transition énergétique: « Quels coûts, quels bénéfices et quel financement de la transition énergétique ? ».

4. Cour des comptes (2013) « Les Certificats d'économies d'énergie » ; Octobre 2013.

5. Cour des comptes (2013) « Les Certificats d'économies d'énergie » ; Octobre 2013

6. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/index_en.cfm

Cette publication a été élaborée dans le cadre du projet :

«Financement - Feuille de Route Efficacité Energétique» (FFREE)

Le Réseau Action Climat France et l'Institut négaWatt ont développé des plans d'actions contenant des mesures concrètes d'efficacité énergétique à mettre en œuvre année par année d'ici 2020 pour les secteurs de consommation finale (industrie, bâtiment et transport) pour être sur la trajectoire d'une division par deux de la consommation d'énergie finale d'ici 2050.

Le deuxième axe de travail du projet était consacré à l'évaluation des besoins de financement pour la mise en œuvre des mesures proposées et l'analyse de l'écart entre les besoins et les financements existants.

Le rapport complet ainsi que les chapitres sur le financement de l'efficacité énergétique du secteur du bâtiment et du transport peuvent être télécharger ici : www.rac-f.org & www.institut-negawatt.com



Réseau Action Climat France

Meike Fink
Chargée de mission Climat & énergie
meike@rac-f.org
01 48 58 83 92
www.rac-f.org

Le Réseau Action Climat-France (RAC-F) est une association spécialisée sur le thème des changements climatiques, regroupant 16 associations nationales de défense de l'environnement, de la solidarité internationale, d'usagers de transports et d'alternatives énergétiques. Le RAC-F est le représentant français du Climate Action Network (CAN) fort de 700 associations membres dans le monde.



Institut négaWatt

Vincent Legrand
Directeur
v.legrand@institut-negawatt.com
04 75 58 60 85
www.institut-negawatt.com

L'Institut négaWatt est un organisme de formation, d'études et de recherches focalisé sur les problématiques de l'énergie et du développement durable. Il a pour vocation de préparer et d'accompagner la transition énergétique de notre société en prenant comme référence les travaux de l'Association négaWatt, largement reconnus par les acteurs de l'énergie.