

## Les défis énergétiques en matière de transports

Quand on aborde la question des défis énergétiques dans les transports, le champ des constats et des propositions est vaste.

Quelque fois on oublie même que les mutations auxquelles ce secteur devra faire face ne pourront être réalisées sans une remise en question profonde de nos manières de faire, de vivre, de se déplacer, sans une mobilisation permanente de nos capacités collectives d'innovation.

Nous devons donc à la fois questionner nos pratiques de mobilité, mais aussi inventer dans des domaines aussi complexes que la fiscalité, (permettant de dégager des ressources affectées), la recherche et les nouvelles responsabilités à attribuer aux collectivités locales.

Nous savons tous que une voiture, un camion, un avion consomment beaucoup d'énergie, qu'ils polluent mais que nous en avons besoin.

La question pourrait être de savoir si ces véhicules pourraient devenir complètement propres, mais elle n'est pas là, elle se situe plutôt sur le terrain des pratiques de mobilité pour lesquelles je suis convaincue que les changements de comportement sont d'une extrême importance.

De ce point de vue, les responsabilités incombent à tous : aux particuliers, aux industriels, à l'Etat, et aux administrations, aux élus qui doivent mettre en œuvre les conditions de ces changements de comportement dans un esprit d'équité.

Ainsi, il ne s'agit pas, par principe, d'augmenter systématiquement les prélèvements sur certaines consommations, qui risqueraient alors de pénaliser les familles les plus pauvres, mais bien d'accompagner par des mesures de natures différentes (y compris fiscales de court et moyen terme) les prises de conscience et les changements qui en découlent.

C'est ainsi que le défi de l'énergie en matière de transports trouvera, non pas un aboutissement, mais la voie d'un cercle vertueux.

Il faut donc apporter des réponses politiques et institutionnelles sur plusieurs plans :

- au plan national, il est incontestable que la fiscalité ne peut être ignorée. Je plaide pour ma part pour une TIPP flottante mais à contre cycle qui permet, lorsque le prix du pétrole est bas de conserver une marge financière pour les investissements lourds indispensables à la maîtrise effective de l'énergie et aux infléchissements nécessaires en matière d'infrastructures.
- le mécanisme du bonus malus à l'achat de véhicules neufs, que le gouvernement a retiré du plan climat en 2004, était aussi une solution intéressante, permettant de mettre en place une TVA additionnelle sur les véhicules les plus consommateurs et pollueurs tout en étant peut-être accompagné d'une prime sur les véhicules propres, permettant ainsi des sorties et rentrées d'argent qui s'équilibrent.

-la fiscalité sur le kérosène qui se fait aussi attendre alors que l'aviation civile échappe à toute fiscalité malgré sa consommation massive de pétrole.

L'Europe a un rôle fondamental à jouer, certes, mais l'Etat ne pourra pas, à moyen terme, s'en exonérer pour les transports intérieurs.

-la taxation sur les camions : la disposition actuellement expérimentée en Alsace pourrait être généralisée si nous transposons en droit français la directive 2006/38/CE dite Eurovignette. Les recettes liées à cette taxe seraient investies dans des équipements de nature à développer d'autres modes de transport où d'autres process moins énergivores.

-L'utilisation des huiles végétales et des carburants biologiques : les huiles végétales brutes doivent être autorisées pour les usages agricoles et dans le cadre des transports collectifs urbains. Une généralisation plus ample connaît vite des limites, en particulier en agriculture. De même pour les autres biocarburants, toute généralisation ne pourrait se faire qu'à la faveur d'un bilan écologique et d'un bilan économique. La production de ces agrocarburants peut, en effet, être écologiquement dramatique. Au plan économiques, il semble aujourd'hui que seuls ceux produits à partir de canne à sucre sont compétitifs.

Ces mesures européennes ou nationales, ne doivent pas occulter la nécessité simultanée d'une intervention forte au plan local de la part des collectivités pour améliorer la qualité des services offerts à nos concitoyens.

Toutes les politiques publiques en effet, doivent être coordonnées. On le sait, en intégrant des fonctions multiples et complémentaires comme la circulation, la tarification des déplacements, les politiques de stationnement, les politiques multimodales, les règlements d'urbanisme, urbanisme commercial ou de l'habitat. Il est indispensable de favoriser l'adéquation des transports aux politiques urbaines.

Toutes les collectivités ne sont pas dans cette logique aujourd'hui. Alors, faut il les contraindre ? Peut être si les choses ne changent pas assez vite. Dans l'idéal, cette orientation suppose que soient transférées où déléguées aux agglomérations les compétences nécessaires. Cela suppose aussi qu'elles puissent aussi exercer leur autorité sur l'ensemble des modes de transport urbain : transport collectifs, voitures particulières, mais aussi semi collectifs (taxis, deux roues, location de véhicules).

Pourquoi ne pas créer un code de la rue qui permette aux maires de gérer l'espace public en fonction des quartiers : là la route et le transit, là l'espace ludique et l'espace piéton, ailleurs les commerces, l'approvisionnement etc.... Les réponses d'aujourd'hui ne sont pas suffisantes.

De même, l'idée d'instaurer des péages urbains permettant de financer les transports collectifs fait peu à peu son chemin.

L'idée est séduisante, sous réserve, là encore qu'elle ne pénalise pas les ménages les plus modestes. Cela ne sera possible qu'à condition de mettre en place des systèmes de transports en commun qui soient aussi efficaces dans les périphéries que les centres villes.

En tout état de cause, cela passe par une inventivité et une liberté plus grandes des collectivités en matière de systèmes de transports et d'animation locale des temps de la ville.

Bien d'autres révolutions en matière de déplacements sont à venir, comme l'usage alternatif de la voiture individuelle, par exemple le co voiturage ou l'auto partage avec des voies spécialement réservées à ces usages sur nos routes et autoroutes.

Encore peu développé en France, cet usage est un complément qui fait son apparition en Suisse et en Allemagne et qui permet à une famille de posséder un seul véhicule au lieu de 3 ou 4, comme c'est le cas chez nous.

Il est donc indispensable d'aider les collectivités à entamer cette révolution.. Le comité interministériel du DD devrait s'emparer de cette problématique de même que le comité national du DD.

GGAILLARD  
Décembre 2006