

*Le Premier Ministre*

Paris, le 10 MAI 2013

14 MAI 2013

376

N° - 1641

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, le Gouvernement a récemment engagé un grand débat national sur la transition énergétique. Lors de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre 2012, le Président de la République a fixé le cap de cette transition, marquant sa volonté de faire de la France la nation de l'excellence environnementale. Il a voulu que ce débat sur la transition énergétique prépare l'élaboration de la loi de programmation qui devrait être déposée au Parlement à l'automne 2013.

Dans son avis relatif à la transition énergétique voté le 9 janvier 2013, le Conseil économique, social et environnemental a recommandé que ce débat soit étendu à l'ensemble du bouquet énergétique, et qu'il intègre aussi de manière prioritaire la problématique des transports, et ses rapporteurs ont proposé que le Conseil soit saisi sur cette question. J'ai souhaité, lorsque cet avis ainsi que celui sur l'efficacité énergétique ont été présentés le 8 janvier, que la problématique de la transition énergétique dans les transports fasse effectivement l'objet d'une saisine spécifique du Conseil.

Le thème de l'énergie et des transports couvre en effet un large éventail de questions complexes relatives à l'organisation spatiale des territoires, aux systèmes de production et de distribution des marchandises, à la complémentarité entre les divers modes et moyens de transport, à la maîtrise de la congestion, ou encore à l'évolution technique des véhicules et aux filières industrielles associées... Il suscite un appel pressant à la recherche et à l'innovation pour optimiser les systèmes de transport dans une approche globale, avec leurs infrastructures, leurs véhicules et les services de mobilité.

Cet avis pourrait notamment s'appuyer sur les constats suivants :

- ▲ En France, en 2011, la dépense totale pour les transports représente 18% du PIB. Le secteur des services de transport et de la logistique emploie 1,6 million de personnes. Le poids des transports dans les dépenses de consommation des ménages est de l'ordre de 15%, en augmentation depuis plusieurs années. 70% du patrimoine de l'Etat est constitué d'infrastructures routières.

Monsieur Jean-Paul DELEVOYE  
Président du Conseil Economique, Social et  
Environnemental  
9, Place d'Iena  
75775 PARIS CEDEX 16

- ▲ La consommation finale d'énergie (hors usages non énergétiques) est passée de 134 millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) en 1973 à 156 Mtep en 2011. La consommation d'énergie dans les transports a doublé sur cette période. Elle représente aujourd'hui 32 % de la consommation finale.
- ▲ La facture énergétique nationale a été multipliée par 6 en 40 ans et a atteint en 2012 le niveau record de 69 milliards d'euros. Le secteur des transports y contribue largement car il reste encore dépendant à plus de 93 % des produits pétroliers. Il représente 70 % de la consommation française de pétrole pour des usages énergétiques.
- ▲ Les transports contribuent à 26 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre observées en 2011 sur le territoire national et à plus de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'énergie. Au niveau européen, le secteur des transports est à l'origine d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait la seconde source d'émission la plus importante après l'énergie. Le transport routier représente à lui seul un cinquième des émissions totales de dioxyde de carbone au sein de l'Union. Alors que les autres secteurs connaissent une diminution des émissions, celles issues des transports ont augmenté de 36 % depuis 1990.

Pour autant, le développement des transports est essentiel au développement économique et l'attention doit se porter davantage sur les moyens de dynamiser les modes de transport collectif et d'innover en matière de mode de transport favorable au développement durable que sur une limitation des déplacements. Ainsi, un certain nombre de leviers d'action ont été d'ores et déjà identifiés dans le secteur des transports :

- ▲ L'évolution de la performance énergétique et environnementale des véhicules, en particulier dans le secteur automobile, constitue un important vecteur de transition. Il s'agit non seulement de fixer des objectifs en termes d'efficacité des motorisations, mais aussi de réfléchir, au-delà, sur l'adaptation des véhicules aux différents usages et sur la diversification des motorisations, en tenant compte des conditions de substitution et des différents impacts des solutions alternatives, telles que la poursuite du développement des biocarburants, le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) pour les navires, le recours au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel pour véhicules (GNV), l'introduction de biogaz, le recours à l'électricité ou à l'hybridation voire, à plus long terme, le développement de carburants synthétiques ou le passage par l'hydrogène.
- ▲ La poursuite du transfert modal constitue un autre vecteur de transition. Il s'agit dans ce domaine d'encourager le transfert du fret vers le mode ferroviaire, maritime et fluvial, de continuer à développer ou adapter l'offre de transports en commun, et de favoriser les usages alternatifs à la voiture individuelle ainsi que les mobilités douces et actives, en tenant compte de la priorité donnée aux transports du quotidien, et en veillant aux implications sociales et économiques de ces évolutions.

- ▲ Enfin, la transition énergétique suppose de réfléchir à l'évolution des besoins de mobilité des personnes et de déplacement des marchandises (matières premières, produits semi-finis, biens de consommation). Cette réflexion concerne toutefois un domaine qui connaît un réel partage de compétences entre l'Etat, les collectivités locales et les opérateurs publics et privés et touche par ailleurs des besoins fondamentaux de consommation et de déplacement. Cette réflexion doit permettre d'identifier les orientations souhaitables en matière de formes d'urbanisme et d'aménagement du territoire, d'évolution dans l'organisation des systèmes de production et de distribution (télétravail, commerce en ligne, renouvellement de la logistique urbaine, etc.) et de développement des nouvelles formes de déplacement telles que le covoiturage, l'auto-partage. Doivent aussi être interrogées dans ce cadre les limitations ponctuelles qui peuvent être apportées aux déplacements.

Ces leviers s'inscrivent pleinement dans le cadre défini par l'Union européenne pour la mise en œuvre de politiques permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des différents modes de transport. Ainsi, la Commission européenne a présenté en 2011 une « feuille de route pour un espace européen unique des transports, vers un système de transport compétitif et économe en ressources » et propose des objectifs ambitieux à l'horizon 2050 en matière d'évolution des carburants et de lutte contre le changement climatique. Elle travaille actuellement à définir des objectifs précis pour 2030.

Aussi, je vous saurais reconnaissant de me faire part de l'avis du Conseil économique, social et environnemental sur les questions suivantes faisant l'objet du débat :

- **sur la consommation en énergie des moyens de transport** : quels choix opérer en matière d'énergies renouvelables et de nouvelles technologies de l'énergie, et quelle stratégie de développement industriel et territorial mettre en œuvre pour relever le défi des transports de demain ?
- **sur le transfert modal** : quelle orientation pour le rééquilibrage modal, l'évolution des usages de l'automobile et le développement des transports collectifs, afin de favoriser l'efficacité globale de notre économie tout en maîtrisant la consommation d'énergie liée aux transports ?
- **sur l'évolution des besoins de mobilité** : comment répondre à l'évolution des besoins de mobilité et à la nécessaire compétitivité des entreprises dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie fossile et de changement climatique ?
- **enfin, de façon transverse** : quels leviers réglementaires et tarifaires et quels outils de financement mettre en œuvre pour conjuguer efficacité économique et justice sociale dans la transition énergétique du secteur des transports ?

4.

Je vous saurais gré de me présenter vos premières conclusions avant la fin du débat national sur la transition énergétique, de façon à pouvoir en tenir compte dans le projet de loi de programmation sur la transition énergétique que je présenterai à l'automne.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs *et cordiaux*



---

Jean Marc AYRAULT