



L'analyse du livre blanc des transports de la Commission européenne dans le contexte français

- Mars 2011 -

Le 28 mars la Commission européenne a publié son nouveau livre blanc sur l'avenir du transport en Europe.¹

La transition du secteur des transports et les moyens pour y parvenir y sont décrits en grandes lignes. Cette publication affiche de bonnes intentions, mais la mise en œuvre politique, technique et financière à l'échelle nationale et locale ainsi que l'interconnexion à l'échelle européenne se heurtent souvent à des obstacles majeurs.

Le **Réseau Action Climat France**, la **FNAUT** (Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports), la **FUB** (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) et **Agir Pour l'Environnement** souhaitent à la lumière de ce livre blanc européen, pointer les écarts existants entre les propositions de la Commission et la politique qui est menée actuellement en France pour rendre le secteur du transport plus soutenable.

¹ http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Table de matières

1. La nécessité de changer radicalement un système de transport excessivement énergivore	3
2. Les objectifs de réduction du secteur des transports	4
3. Infrastructures.....	6
3.1. Schéma national d'infrastructures	6
3.2. Il faut agir dès maintenant pour contrer l'inévitable - l'effet de lock-in.....	7
4. Fret, objectifs de transfert modal et inter-modalité	9
5. Guichet unique – l'inter-modalité nécessite une politique d'information et d'étroite coordination entre les AOT (autorités organisatrices de transport), sinon la suppression de certaines d'entre elles	11
6. Utilisation de la voiture dans les villes	12
7. Transport de fret (en dessous de 300km)	14
8. Aménagement du territoire	15
9. Fiscalité	17
10. Un nouveau concept de mobilité et changement comportemental	20
11. Transport aérien et agrocarburant.....	21
12. Choix technologique – voiture électrique / agrocarburants	22

1. La nécessité de changer radicalement un système de transport excessivement énergivore

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 8 : Depuis la première grande crise pétrolière il y a 40 ans, malgré des progrès techniques et des efforts politiques, le système de transport n'a pas fondamentalement changé. Le transport est devenu plus efficace énergiquement, mais le secteur des transports de l'UE dépend toujours du pétrole et des produits pétroliers pour plus de 96% de ses besoins énergétiques. Les transports sont devenus plus propres, mais les volumes ayant augmentés, ils restent une source importante de bruit et de pollution atmosphérique locale.

Point 14 : Dans les 40 prochaines années, le secteur des transports ne pourra pas suivre la même voie de développement. Si on s'en tient au scénario de statu quo, la dépendance des transports au pétrole serait toujours proche des 90%, avec des sources d'énergie renouvelable qui n'excéderaient que marginalement l'objectif de 10% fixé pour 2020. En 5050, les émissions de CO₂ dues aux transports seraient toujours supérieures d'un tiers par rapport au niveau de 1990. Les coûts de congestion augmenteront d'environ 50% en 2050. L'écart d'accessibilité entre les zones centrales et périphériques se creusera. Les coûts sociaux des accidents et du bruit continueront à augmenter.

Le diagnostic de la Commission est assez catastrophique : malgré des progrès technologiques avérés (notamment une meilleure efficacité énergétique des véhicules) et des efforts en matière de politiques menées, les transports restent et resteront largement dépendants du pétrole (autour de 90%). La faute revient à l'inéluctable croissance des trafics de personnes et de marchandises. Ce phénomène aura pour conséquence un accroissement des émissions de CO₂ (1/3 de plus en 2050 qu'en 1990), et des coûts sociaux et environnementaux plus élevés (congestion, bruit, pollution locale, accidents, etc.).

Ce constat, sans équivoque, nous permet de conclure qu'il y a un axe sur lequel il faudrait agir d'urgence et impérativement : **réduire la demande de transport motorisé**. C'est pourtant sur ce volet que les politiques européennes et françaises sont les plus faibles. Rien de très concret n'a été obtenu par exemple dans le cadre du Grenelle de l'environnement sur les notions de relocalisation de l'économie et des activités, le développement des services de proximité, des filières courtes, etc.

2. Les objectifs de réduction du secteur des transports

EXTRAITS DU LIVRE BLANC UN OBJECTIF DE +17% EN 2020 PAR RAPPORT A 1990

Point 7 : Dans le même temps, l'UE a demandé - avec l'accord de la Communauté internationale - de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, pour limiter le réchauffement climatique en dessous de +2°C. Pour atteindre cet objectif, l'UE doit réduire ses émissions de 80 à 95% par rapport au niveau de 1990 d'ici 2050, en tant que groupe de pays industrialisés. Même si l'analyse de la Commission² montre que des réductions plus importantes sont réalisables dans certains secteurs d'activités, le secteur des transports, source importante et toujours croissante de GES, devra réduire d'au moins 60% ses émissions d'ici 2050 par rapport au niveau 1990³ est nécessaire. En 2030, l'objectif pour le secteur des transports sera de réduire ses émissions de GES d'environ 20% par rapport à leur niveau de 2008. Compte tenu de l'augmentation substantielle des émissions du transport au cours des deux dernières décennies, cela les placera encore 8% au-dessus du niveau de 1990.

L'objectif européen proposé de réduction des rejets de GES du secteur transport d'au moins 60 % en 2050 par rapport à 1990 (pour atteindre l'objectif global de -80% de réduction domestique à l'échelle européenne) est accompagné d'un objectif intermédiaire de -20 % d'émissions de GES dans les transports en 2030, par rapport à 2008. Étant donné la forte croissance des émissions dans ce secteur depuis deux décennies, cet objectif 2030 correspond à une hausse des émissions de 8% par rapport aux niveaux de 1990. Selon ce scénario, les émissions du transport en 2020 seront de 17% plus élevés qu'en 1990⁴.

EN FRANCE : -20% EN 2020 PAR RAPPORT A 1990

À l'issu du Grenelle de l'environnement un objectif de réduction des émissions de GES du secteur transport pour 2020 a été retenu : -20% afin de les ramener à leur niveau de 1990 (loi Grenelle 1, article 10). Cet objectif est beaucoup plus ambitieux que celui exprimé dans le livre blanc européen (+17% en 2020) mais il est absolument nécessaire (transport : 1er émetteur national avec 26% des rejets) si la France souhaite respecter ses engagements de réduction globale des émissions de GES en 2020, puis 2050 (importance de la trajectoire). C'est en fait un véritable objectif de rupture puisqu'il s'agit en 10 ans d'inverser la tendance sachant que le secteur des transports a connu en France une progression de ses rejets de GES de près de 20% entre 1990 et 2006.

² Cf. Communication de la Commission "A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050", COM (2011)112.

³ Cela correspond à une réduction des émissions d'environ 70% par rapport au niveau de 2008.

⁴ Impact assessment SEC (2011) 288 http://ec.europa.eu/clima/documentation/roadmap/index_en.htm

Pourtant les signaux dont on dispose aujourd'hui ne nous permettent pas d'affirmer que les mesures engagées par le gouvernement seront suffisantes. Au contraire, certaines décisions prises vont à l'encontre de ce qu'il faudrait faire :

- Relance d'un programme routier/autoroutier (plus de 1000 km)
- Report de la taxe kilomètres poids lourds à 2012 (toujours hypothétique)
- Casse de l'activité wagons isolés dans le Plan fret SNCF
- Autorisation de circulation pour les «44 tonnes» (denrées agricoles et agro-alimentaires), etc.

Résultat : l'objectif pour 2012 d'augmenter de 25% la part modale du fret non routier et non aérien (soit 17,5%) ne sera pas atteint. Au contraire, au lieu d'augmenter, cette part a diminué pour ne représenter que 12% en 2009 alors qu'elle était de 14% en 2006 (année de référence).

- Un secteur aérien, le plus énergivore par passager et km parcouru, préservé : le kérosène reste le seul carburant exonéré de taxes et l'aéroport Notre Dame des Landes est inscrit dans le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT)⁵.
- Le soutien à l'alternative que représente le vélo pour les déplacements individuels de courte distance se fait toujours attendre en France : alors que la part modale du vélo en Europe du nord et en Allemagne est à deux chiffres, ici elle est à peine de 3%.

⁵ Le schéma national d'infrastructures de transport : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

3. Infrastructures

3.1. Schéma national d'infrastructures

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 11 : Les infrastructures conditionnent la mobilité. Il ne sera pas possible de changer le système du transport sans soutenir un réseau adéquat et intelligent dans son utilisation. L'investissement dans des infrastructures de transport encourage la croissance économique, crée de la richesse et des emplois et augmente le commerce, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes. Il doit être planifié de manière à minimiser les impacts négatifs sur l'environnement.

EN FRANCE

Le livre blanc affirme à juste titre qu'il n'y aura pas de changement majeur du système de transports sans un réseau d'infrastructures adéquat, utilisé judicieusement et doté de financements publics conséquents.

Deux grands principes, annoncés par le Président de la République lors de son discours du 25 octobre 2007 prononcé à l'occasion de la restitution des conclusions du Grenelle, concernent directement le secteur des transports et les infrastructures : l'intégration du coût pour le climat dans les décisions des grands projets et l'inversion de la charge de la preuve.

Cette double disposition devait s'appliquer à toutes les décisions de projets d'infrastructures de transports « *C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. Le Grenelle propose une rupture ; je propose de la faire mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports* » (Discours de Nicolas Sarkozy d'octobre 2007).

Depuis octobre 2007, ces deux principes ne sont pas appliqués concrètement dans les décisions publiques et encore moins au travers des grands projets de transport. Exemples flagrants : les trois projets autoroutiers annoncés par François Fillon en décembre 2008 : l'A63 dans les Landes, l'A150 (axe Rouen – Le Havre) et l'A355 (contournement ouest de Strasbourg), ou encore le feu vert donné par le Ministère de l'écologie sur l'A65 (Langon – Pau) en juin 2008.

En France, en ce qui concerne les infrastructures de transport, les mots « rupture », « changement radical », etc. ont été employés à maintes reprises : « *Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières*⁶ et

⁶ Rappel : notre pays compte 15 000 km d'autoroutes et de RN à 2x2 voies ; 1800 km de LGV et 2000 km de voies navigables à grand gabarit. Les 18 agglomérations françaises hors IDF disposent d'un réseau de transports collectifs : 114 km de métro, 329 km de tramways et 800 km de bus en sites protégés.

sur le développement séparé des modes de transport doit être abandonné pour une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie » (Engagement des tables rondes d'octobre 2007).

Il a été décidé de mettre en place un nouveau schéma national (SNIT) préfigurant les grandes infrastructures de transport et devant remplacer le CIADT de décembre 2003 (engagement n°14). Initialement le SNIT devait être bouclé pour mars 2008 et élaboré en concertation avec les parties prenantes. Finalement la loi Grenelle 1 (article 17) l'a reporté en 2009 : « *Le schéma national des infrastructures de transport, qui constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003, sera élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle ».*

A partir du printemps 2009 et pendant un an, il n'y a pas eu de concertation avec les parties prenantes du Grenelle sur ce dossier.

Pourtant l'article 17 de la loi Grenelle 1 précise : « *À titre expérimental, un groupe national de suivi des projets d'infrastructures majeurs et d'évaluation des actions engagées est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé de représentants du Parlement, du Gouvernement, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et de représentants de la société civile. Il se réunit au moins une fois par an et rend public ses travaux ».*

Le projet a finalement été rendu public en juillet 2010. Il présente dix-neuf projets routiers/autoroutiers, représentant 879 km de voies nouvelles auxquels il faudrait ajouter plus de 200 km de projets déclarés d'utilité publique ou encore les projets dits « locaux » et le Plan De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI), soit au final une extension très forte du réseau routier existant. Le SNIT a également retenu le projet d'aéroport Notre Dame des Landes.

3.2. Il faut agir dès maintenant pour contrer l'inévitable effet de lock-in⁷

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 20 : Nous ne pouvons pas repousser l'action. Des années sont nécessaires pour planifier, construire et équiper les infrastructures. Les trains, les avions et les bateaux ont une durée de vie de plusieurs décennies – les choix d'aujourd'hui déterminent le transport pour 2050. Il faut agir au niveau européen pour s'assurer que la transformation du transport soit définie avec nos partenaires et ailleurs dans le monde.

⁷ Les investissements d'aujourd'hui surtout dans les infrastructures de longue durée (centrales nucléaires, routes etc.) déterminent notre système énergétique du futur – cet effet se nomme « lock-in ».

Il faut agir vite et bien ce qui signifie que dès aujourd'hui, il faut investir massivement dans le rail, les voies d'eau, les transports collectifs, etc. car ces investissements orientent nos émissions de gaz à effet de serre pour les décennies à venir (lock-in). Il est important que ce principe soit pris en compte dans les décisions des grands projets d'infrastructures de transport, car une fois qu'une route ou un aéroport est construit, elle/il sera là pour des décennies.

EN FRANCE

Malheureusement le gouvernement français, tout comme certains élus locaux, a tendance à prendre ses décisions en fonction de l'agenda électoral : le SNIT a pris ainsi deux ans de retard en partie à cause des élections régionales et cantonales. Par ailleurs, que ce soit dans le cadre du plan de relance ou du SNIT, la route bénéficie toujours d'importantes dotations et ce, au détriment du développement de solutions plus soutenables.

Ces investissements routiers (sans oublier l'aérien avec l'aéroport Notre Dame des Landes) sont d'autant plus contestables que, pour la plupart, il existe des alternatives crédibles et économes en émissions de GES (amélioration de l'existant, rail, voies d'eau).

4. Fret, objectifs de transfert modal et inter-modalité

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

OBJECTIF 6 : D'ici 2030, faire basculer 30 % du trafic routier de marchandises, sur les distances de plus de 300 kilomètres, vers d'autres modes tel que le rail et l'eau.

Point 25 : Concernant les plus grandes distances (au-dessus de 300 km) les options pour la décarbonisation du transport routier sont limitées et le transfert multi-modal doit devenir économiquement intéressant pour les expéditeurs. Des outils pour la mise en place d'une co-modalité efficace sont nécessaires.

EN FRANCE

La loi Grenelle 1 (article 11) affirme que : « *Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire* ».

Pour le fret, les objectifs affichés dans les discours présidentiels, engagements des tables rondes du Grenelle de l'environnement (n°37 à 40), et repris dans la loi Grenelle 1 (article 11) sont très ambitieux, voire irréalistes au regard de la politique nationale fret menée actuellement quoique encore en dessous des objectifs du Livre Blanc :

- « *faire évoluer la part modale du non-routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022* »,
- en première étape pour atteindre cet objectif, un programme d'actions doit permettre une « *croissance de 25% de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012* » (année de référence 2006), soit 17,5%.

Le premier bilan d'étape sur cet objectif nous montre qu'entre 2006 et 2009, la part modale du ferroviaire et du fluvial, au lieu d'augmenter, a diminué pour ne représenter que 12% en 2009, alors qu'elle était de 14% en 2006. La trajectoire actuellement prise va à l'inverse de ce qu'elle devrait être. Assurément l'objectif de première étape en 2012 ne sera pas atteint. Il paraît compliqué de redresser la barre tant la situation du fret ferroviaire est critique et encore plus improbable de voir la part modale atteindre 17,5% en seulement 3 ans.

Les autres objectifs affichés concernent les trafics de transit :

- « *le transfert de 2 millions de camions* » vers le rail (d'ici 2020 d'après le discours du Président Nicolas Sarkozy),
- à terme, « *assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route* ».

Pour mesurer le chemin à parcourir, il faut savoir qu'en 2008, le trafic de transit de marchandises était effectué à 94% par la route...

Les mesures du Grenelle de l'environnement retenues étant insuffisantes et leur mise en œuvre chaotique, rien ne nous permet aujourd'hui de garantir l'atteinte des objectifs en matière de transports.

Ainsi, les montants financiers attribués par le Plan de relance⁸ aux projets de transport dans les régions affichent une priorité pour la route ! En effet, lors du Comité interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) de février 2009, il a été présenté 1000 projets concrets qui seront financés partout en France par le plan de relance de l'économie. Dans ce cadre, 870 millions d'euros sont consacrés aux infrastructures de transports : 400 M€ pour les infrastructures routières, 300 M€ pour les infrastructures ferroviaires et 170 M€ pour les infrastructures fluviales et portuaires, Ces chiffres montrent bien que le caractère prioritaire des investissements ferroviaires est une notion toute relative...

⁸ <http://www.relance.gouv.fr/index.php>

5. Guichet unique – l'inter-modalité nécessite une politique d'information et d'étroite coordination entre les AOT (autorités organisatrices de transport), sinon la suppression de certaines d'entre elles

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

OBJECTIF 2 : D'ici 2020, établir le cadre pour un système de transport multimodal intégré (information, achat des tickets, paiement).

Point 23 : De meilleurs choix modaux résulteront d'une plus grande intégration des réseaux modaux : aéroports, ports, chemins de fer, métro et gare routière devraient être davantage liés et transformés en plateformes multimodales de connexion pour les passagers. L'information en ligne, comme la réservation électronique et les systèmes de paiement intégrant tous les moyens de transport devraient faciliter les voyages multimodaux. Un ensemble de droits des passagers doit accompagner l'utilisation plus large des modes de transports collectifs.

Point 48 : Les nouveaux concepts de mobilité ne peuvent être imposés. Pour promouvoir un comportement plus durable, une meilleure planification de la mobilité doit activement encourager tous les modes de transport, à la fois pour les voyages et le fret, en mettant à disposition les informations sur la possibilité de leur utilisation combinée et sur leur impact environnementaux. Les billetteries intermodales intelligentes, avec des normes communes aux différents pays de l'UE sont indispensables. Cela concerne non seulement le transport de personnes, mais aussi le fret, où il est nécessaire de travailler pour une meilleure planification électronique des itinéraires selon les modes de transports, d'adapter l'environnement juridique (documents de fret intermodal, assurances, responsabilité) et de donner des informations de livraison en temps réel, aussi pour les petits envois. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) peuvent aussi satisfaire certains besoins d'accessibilité sans plus de mobilité.

EN FRANCE

La mise en place d'un outil informatique capable de fournir des informations sur les horaires et prix des trajets multimodal pourrait énormément faciliter l'organisation des trajets en transport collectif. Un tel outil pourrait aussi être couplés à des offres de co-voiturage, de services vélo, etc.

La mise en commun dans une base des données des informations du transport local, régional et national (horaires et prix) rendrait le système de transport plus clair et accessible. Aujourd'hui par exemple sur le site de la SNCF il n'y a aucune information sur les lignes de bus disponibles à la gare de destination.

Comme le souligne le Livre Blanc, le développement de l'intermodalité des transports est crucial pour arriver aux objectifs généraux poursuivis. **Sa réalisation suppose la mise en place d'une étroite coordination des AOT, d'un système d'information commun et d'un billettique donnant accès à tous les moyens de transport.**

6. Utilisation de la voiture dans les villes

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

OBJECTIF 3 : Diminuer de moitié l'utilisation des voitures conventionnelles dans le transport urbain d'ici 2030. D'ici 2050, ces voitures devraient avoir disparu des villes. La logistique dans les principaux centres urbains se ferait sans émissions de CO₂ d'ici 2030.

Point 30 : Dans les villes, passer à des transports plus propres est facilité par une moindre exigence en terme de gamme de véhicules et une densité de population plus élevée. Les transports publics sont largement disponibles et l'option de la marche et du vélo est possible. Les villes souffrent plus de la congestion, de la mauvaise qualité de l'air et du bruit. Le transport urbain est responsable d'environ un quart des émissions de CO₂ dues aux transports et 69% des accidents de la route se produisent en ville. La suppression progressive des véhicules conventionnels⁹ du milieu urbain est une contribution majeure à la réduction significative de la dépendance au pétrole, aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution de l'air et sonore.

Point 31 : Une part plus élevée des trajets en transports collectifs, combinée aux obligations de service minimum, permettra d'augmenter la densité et la fréquence de service, générant ainsi un cercle vertueux pour les modes de transport public. La gestion de la demande et de l'aménagement du territoire peut réduire le volume du trafic. Faciliter la marche et le vélo devrait devenir une partie intégrante des réflexions sur la mobilité urbaine et dans la conception des infrastructures.

EN FRANCE

L'objectif 3 du Livre Blanc est très ambitieux pour les centres urbains. Aujourd'hui en France on manque singulièrement d'outils et de volontarisme politique pour l'atteinte de tels objectifs.

Par exemple la possibilité de mettre en place un **péage urbain** en France est limitée à des agglomérations ayant plus que 300000 habitants (la loi Grenelle 2 - article 65). Ce seuil est bien trop élevé puisqu'il ne permettra qu'à quelques agglomérations françaises de l'expérimenter, si elles le souhaitent, (Paris, Lyon, Marseille,...). Un seuil plus bas de 100 000 habitants aurait permis de se caler de manière cohérente sur le seuil légal d'obligation des PDU, mais surtout il aurait permis d'élargir le nombre des possibilités à plus de 50 agglomérations.

L'État s'est engagé à déployer 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020 pour investir dans 1500 km supplémentaires de **Transports en Commun en Site Propre** (TCSP).

Ce niveau d'engagement est insuffisant selon le GART qui affiche des besoins estimés à hauteur de 4 milliards d'euros¹⁰. Un premier appel à projets de TCSP lancé en octobre 2008 a mobilisé 800 millions d'euros (année 2009). Un second a été

⁹ Le terme « conventionnel » fait référence à des véhicules traditionnels à combustion, non hybride

¹⁰ www.rac-f.org/IMG/pdf/Bilan_Grenelle_RAC-F.pdf

lancé en mai 2010, et même s'il est insuffisant et fortement conditionné, il maintient la volonté de l'Etat a minima.

Pour les collectivités, il existe peu d'outils permettant de mener et gérer une véritable politique de stationnement. Celle-ci est pourtant essentielle car s'engager à limiter le stationnement public et privé peut permettre de réduire efficacement le trafic automobile.

Un autre moyen de réduire l'utilisation de la voiture en ville est de mettre en place une politique résolument favorable au vélo. Avec 3 millions de cycles vendus chaque année et 5 vélos pour 100 habitants (2009), la France se place désormais en troisième position européenne derrière les Pays-Bas et l'Allemagne¹¹. Faut-il encore leur donner la possibilité de rouler et... de stationner ! Le vélo en ville commence doucement à trouver sa place. Pourtant, la part modale des déplacements vélo reste très modeste (à peine 3% en moyenne). La loi Grenelle 2 donne compétence aux communautés de communes et d'agglomération d'organiser un service de mise à disposition de vélos en libre service (article 16).

Par ailleurs, il est devenu obligatoire de réaliser des stationnements sécurisés pour les vélos lors de la construction d'un ensemble d'habitations ou bâtiments à usage tertiaire disposant d'un parking et avant le 1^{er} janvier 2015 pour les bâtiments à usage tertiaire existants (article 19 bis).

Une étape importante doit encore être franchie en France : la mise en place d'un dispositif fiscal pour favoriser la pratique du vélo notamment pour les déplacements domicile travail.

¹¹ Conseil national des professionnels du cycle

7. Transport de fret (en dessous de 300km)

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 24 : L'expédition de marchandises sur de courtes et moyennes distances (en dessous de 300 Km) devrait rester dans une large mesure basée sur les camions. Il est donc important, en plus d'encourager des solutions alternatives concernant les transports (rail, transport maritime et fluvial), d'améliorer aussi l'efficacité des camions, en passant par le développement et l'adoption des nouveaux moteurs et des carburants plus propres, l'utilisation de systèmes de transport intelligents et de nouvelles mesures pour renforcer les mécanismes du marché.

Remarque : le seuil de 300 km proposé par le Livre Blanc est une aberration. Le transport ferroviaire et fluvial peut s'adapter à des distances relativement courtes (Par ex : Opérateurs Ferroviaires de Proximité). Dans ce cas de figure, des solutions de distributions locales par route (last mile) peuvent être complémentaires au fer et au fluvial.

EN FRANCE

La loi Grenelle confirme que « la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné » (loi Grenelle 1, article 11). Pourtant, le Plan fret SNCF prévoit l'abandon de 60% de l'activité wagons isolés (fret de proximité), ce qui va à l'inverse des objectifs de transfert modal car de toutes façons il ne permettra pas la mise en place entre-temps de suffisamment d'opérateurs de proximité. Du fait du report sur le transport routier et les poids lourds, **les rejets supplémentaires de gaz à effet de serre seraient de l'ordre de 300 000 tonnes éq CO₂/an** selon une étude du cabinet « Carbone 4 » commanditée par la SNCF (septembre 2009).

Dans l'article 11 de la loi Grenelle 1, la porte est restée ouverte sur la possibilité de généraliser la circulation des 44 tonnes en France.

Cette disposition est contraire à une rupture dans la politique des transports en faveur des modes plus vertueux (rail et voies d'eau). Il s'agit au contraire de faire du transfert modal à l'envers : en rendant le transport routier plus compétitif, il gagne des parts de marché sur le fret ferroviaire. Se posent aussi des questions de sécurité (visibilité, dépassements). Cette mesure porterait également sérieusement atteinte au réseau routier par dégradation conséquente (usure des chaussées et des ouvrages d'art). Elle renverrait des charges supplémentaires sur les collectivités locales.

Malheureusement, un premier pas vient d'être franchi avec la sortie d'un décret autorisant l'usage des 44 tonnes pour transporter des denrées agricoles et agro-alimentaires.

8. Aménagement du territoire

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 49 : Dans un contexte urbain, une stratégie mixte est nécessaire, qui inclue l'aménagement du territoire, des politiques foncières, un service efficace de transport public et des infrastructures pour la mobilité non motorisée et le chargement de véhicules électriques ou hybrides pour réduire les embouteillages et les émissions. Des villes en dessous d'une certaine taille devront être encouragées à développer des Plans de mobilité urbaine qui réunissent tous ces éléments. Ces Plans devront être cohérents avec les Plans de développement urbains existants. Un cadre européen sera nécessaire afin de pouvoir connecter les plans urbains et interurbains.

EN FRANCE

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été instaurés en 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). En 1996, ils ont été rendus obligatoires pour les autorités organisatrices de transport incluses dans des agglomérations dont le périmètre de transport urbain dépasse les 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). Dans le cadre du Grenelle, le RAC-F a demandé – en vain – qu'ils soient rendus obligatoires pour les villes moyennes (+ 20 000 habitants).

Articulation entre politique de transport et urbanisme

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2003 renforce l'articulation entre planification et politiques de déplacements : le PDU doit être compatible avec le SCOT, et le PLU compatible avec le PDU. Les documents d'urbanisme prennent désormais en compte (Grenelle 2, article 6) des objectifs de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs. Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT (Grenelle 2, article 9) précise ainsi « *les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent* ». Cette mesure est la bienvenue, mais elle ne s'accompagne que de la possibilité pour le SCOT et le PLU de déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs, alors même que c'est une condition sine qua non.

Les lois Grenelle viennent compléter ces objectifs en inscrivant la dimension climat-énergie dans les documents d'urbanisme : l'action des collectivités locales en matière d'urbanisme doit « *contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement* » (Loi Grenelle 1). Les documents d'urbanisme prennent ainsi en compte (Grenelle 2, article 14) « *la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables* » ainsi que les PCET (Grenelle 2, articles 9 et 10).

Manque d'une véritable stratégie foncière dans les documents d'urbanisme

Le SCOT comme le PLU (Grenelle 2, articles 9 et 10) doivent maintenant présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Ils fixent au vu de ce diagnostic des objectifs de lutte contre l'étalement urbain et des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace.

Le SCOT **peut** par ailleurs (Grenelle 2 article 9) :

- imposer, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements ;
- imposer, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Ces mesures constituent certes un premier pas, mais restent largement insuffisantes pour impulser une réelle stratégie foncière, indispensable à un développement durable des territoires. Comment en effet décider d'objectifs de consommation économe des sols et du calibrage des zones à urbaniser sans d'une part des hypothèses réalistes sur les besoins en logement et en locaux commerciaux et d'activités, et d'autre part une vision à court et moyen terme des espaces disponibles à l'intérieur des périmètres urbanisés ?

Il est ainsi fondamental d'intégrer aux documents d'urbanisme un diagnostic foncier, qui identifie, échelonnées dans le temps, les opportunités de terrain disponibles à la construction (ou à la transformation en espaces verts etc.), en lien avec la proximité des services et commerces et des dessertes en transport en commun (existantes et projetées). Ce diagnostic foncier réalisé doit être croisé, dans une stratégie foncière, avec le Programme Local de l'Habitat et les objectifs d'équipements commerciaux et en locaux d'activité, et cette stratégie inscrite dans les documents d'urbanisme. Cela demande en accompagnement de développer et de mettre en œuvre un plan d'action foncier afin que le foncier prévu à la construction soit réellement disponible.

Eparpillement et superposition des compétences

Enfin, l'un des obstacles majeurs à l'action cohérente et efficace des collectivités en matière d'urbanisme, de transports et d'énergie dans un objectif de lutte contre le changement climatique reste le « millefeuille » territorial et organisationnel français. Hormis pour les communautés urbaines, qui disposent nécessairement des compétences urbanisme et transports urbaines, ces compétences n'incombent pas nécessairement à la même collectivité. Le périmètre de transports urbains, au sein duquel s'applique les PDU, n'est ainsi pas nécessairement le même que celui du Programme Local de l'Habitat (PLH) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et il peut recouper plusieurs territoires disposant chacun d'un PLH et/ou d'un PLU...

9. Fiscalité

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 59 : La prise en compte des externalités, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées et de la libre concurrence font parti de l'effort pour mettre en cohérence les choix du marché avec les besoins de durabilité (et de refléter les coûts économiques de la «non-durabilité»). Ils sont également nécessaires pour établir des règles du jeu équitables entre les modes de transports, concurrence directe.

Point 60 : Concernant les émissions de GES, les deux principaux instruments de marché utilisés sont la taxe sur l'énergie et le système d'échange de quotas d'émission (ETS). La fiscalité est actuellement appliquée aux carburants utilisés dans les transports terrestres, tandis que l'ETS s'applique à l'aviation et de la consommation d'électricité. La révision de la directive européenne sur la taxation de l'énergie sera l'occasion d'assurer une meilleure cohérence entre les deux instruments. Dans le même temps, l'UE demande une décision de l'Organisation maritime internationale sur un instrument global applicable au transport maritime, où les coûts du changement climatique ne sont actuellement pas internalisés.

Point 61 : Les coûts des externalités locales comme la pollution de l'air, le bruit et les embouteillages pourraient être internalisés via la tarification de l'utilisation des infrastructures. La récente proposition de la Commission modifiant la directive «Eurovignette» représente un premier pas vers une internalisation des coûts générés par les poids lourds, mais la disparité des politiques de tarification des routes nationales restera en place. D'autres mesures examineront la mise en place progressive d'un système obligatoire d'internalisation harmonisées pour les véhicules commerciaux sur l'ensemble du réseau inter-urbain européen, mettant fin à la situation actuelle où les expéditeurs internationaux ont besoin de l'Eurovignette, 5 vignettes nationales et 8 différentes balises et des contrats de péage pour pouvoir rouler librement sur les routes européennes.

Point 62 : Pour les voitures particulières, les péages routiers sont de plus en plus considérés comme une alternative pour générer des recettes et pour influencer le comportement des voyageurs. La Commission élaborera des lignes directrices pour l'application du principe de l'internalisation des coûts à tous les véhicules et pour toutes les principales externalités. L'objectif à long terme est d'appliquer des frais d'utilisation à tous les véhicules et sur l'ensemble du réseau afin de refléter au moins le coût d'entretien des infrastructures, de la congestion et des pollutions atmosphérique et sonore.

Point 63 : En parallèle, et avant 2020, la Commission mettra au point une approche commune pour l'internalisation des coûts dus au bruit et à la pollution locale sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Point 64 : De nombreuses branches du transport sont soumises à un régime fiscal favorable en comparaison avec le reste de l'économie : traitement fiscal de voitures d'entreprises, TVA et exonérations fiscales sur l'énergie dans le transport maritime international et aérien, etc. En règle générale, ces arrangements donnent des messages contradictoires par rapport à l'effort d'amélioration de l'efficacité du système de transport et la réduction de ses coûts externes.

EN FRANCE

Dans le secteur des transports, le plan de relance puis l'emprunt national ont été axés sur le soutien à la route et à l'industrie automobile (prime à la casse, promotion de la voiture électrique), sans incitation à une reconversion pourtant inéluctable.

Les ressources de l'AFITF¹²

Engagement n°47 du Grenelle de l'environnement: « *L'essentiel de toute nouvelle ressource environnementale mise en place au regard du changement climatique pourrait être affectée au financement des projets de transports peu émissifs (AFITF), et aux collectivités territoriales pour le financement des actions des plans climat-énergie territoriaux, notamment le développement des transports en commun* ».

Cet engagement au conditionnel n'est pas devenu réalité. Comme le souligne un rapport de la cour des comptes de février 2009¹³, de nombreuses incertitudes demeurent concernant les ressources de l'AFITF. Il existe une très grosse inquiétude notamment depuis le report de la mise en œuvre de la taxe poids lourds à 2012 (donc avec des recettes disponibles en 2013 seulement). Ce retard représenterait un manque à gagner de 1,2 milliards d'euros...

Eco-taxe poids lourds

Le texte de loi Grenelle 1 (article 11) a acté :

- « *Une éco-taxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier non concédé et des voies des collectivités susceptibles de subir un report de trafic* » ;
- « *Cette éco-taxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. A cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'AFITF pour la part du réseau routier national* ».

Initialement dans les engagements du Grenelle, l'éco-taxe était prévue pour 2010. Dans le texte de loi, elle est prévue pour 2011. Finalement, elle a été reportée à 2012.

La demande ONG portait sur tout le réseau routier national. Or, l'éco-taxe sera effective uniquement sur le réseau routier non concédé et sur les routes départementales susceptibles de subir un report de trafic, ce qui diminue la portée de cette mesure.

Par ailleurs des doutes sérieux existent concernant l'affectation de l'éco-taxe : Ainsi rédigé, le produit de la taxe devrait, conformément à ce qui avait été décidé, profiter à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, mais aller sur la part du réseau routier ce qui est un non sens absolu pour l'environnement ! Le texte initial proposait une affectation sur « la politique durable de transport », l'engagement n°45 du Grenelle sur les infrastructures ferroviaires et le discours de N. Sarkozy sur les transports collectifs...

¹² Agence pour le financement des infrastructures de transport de France

¹³ L'AFITF : une agence de financement aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile. Février 2009. Cour des comptes.

Autre aberration : des mesures d'accompagnement seront prévues pour les transporteurs et des exceptions de taxe (tarifaire ou géographique) sont d'ores et déjà annoncées afin « *d'éviter un impact économique excessif* ». Dans la loi de finances 2009, un abattement de 25% pour les régions excentrées était d'ores et déjà prévu¹⁴.

Au final, le double objectif de transfert modal (de la route vers le rail et les voies d'eau) et de nouvelles ressources financières (pour financer les alternatives à la route) risque très fortement de ne pas être atteint.

Bonus malus sur les véhicules neufs

Cet engagement a été traduit dans la loi Grenelle 1 (article 13) : « *L'Etat se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre à 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre en 2020 avec notamment la mise en place d'écopastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les motocycles. Les véhicules de collection ne sont pas concernés par cette obligation de respect d'un seuil d'émission de dioxyde de carbone, ni par l'écopastille* ».

Ce système de bonus malus a contribué (parmi d'autres raisons) à faire baisser le niveau moyen d'émission du parc de véhicule neuf. Les seuils retenus n'ont pas été bons (trop haut pour décrocher le bonus et pas assez bas pour être touché par le malus) ni les montants, ce qui a provoqué de lourdes dépenses pour l'Etat. L'annualisation du système a été abandonnée (sauf le malus pour les véhicules étiquetés G). Le critère particules également... Rien n'a été fait sur les véhicules utilitaires et les motocycles.

¹⁴ La loi de Finances 2009 avait précisé le barème de la taxe : entre 0,025 et 0,20 euro par kilomètre, en fonction du nombre d'essieux, du poids et de la classe d'émission du camion, avec un abattement de 25 % pour les régions excentrées, comme la Bretagne.

10. Un nouveau concept de mobilité et changement comportemental

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Annexe I – 30 : Éco conduite et réduction de vitesse

Inclure des exigences d'éco-conduite dans les révisions de la directive sur les permis de conduire et accélérer l'utilisation des systèmes de transport intelligents (STI) qui soutiennent l'éco-conduite. Des techniques d'économies d'énergies doivent être développées et diffusées à d'autres modes de transport – par exemple l'atterrissage continu pour les avions.

Point 43 : L'abandon du pétrole ne sera pas possible en se reposant sur une seule technologie. Cela demande un nouveau concept de mobilité, soutenu par un ensemble de nouvelles technologies et un comportement soutenable.

Point 18 : Réduire la mobilité n'est pas une option valable.

Le livre blanc du transport se base sur des calculs effectués dans le cadre de la « Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 »¹⁵ publiée par la Commission le 8 mars 2011.

Les hypothèses utilisés pour le calcul de ces scénarios excluent un changement comportemental, donc la sobriété énergétique : « *Des changements de modes de vie, au delà des effets d'un changement de demande par rapport au prix de carbone, n'ont pas été pris en compte d'une manière quantitative, comme cela va au-delà des capacités des outils de modélisation* »¹⁶.

La mobilité individuelle (en km/personne) augmente énormément entre 2005 et 2050 (de 13000 à 18000 km par personne par an) – seulement dans le scénario avec une crise de pétrole et une flambée des prix, une réduction de 5 à 6% de la mobilité individuelle est constatée.

Il est regrettable qu'un scénario européen évite la question cruciale des besoins de mobilité et qu'il n'y ait pas de spécification sur la part d'augmentation couverte par un transfert modal vers les modes de transport doux comme la marche et le vélo.

EN FRANCE

En France également on constate l'absence d'un débat ouvert sur les questions de la mobilité dans le futur. Même une mesure simple et efficace d'un point de vue environnementale comme la **baisse généralisée des vitesses sur les routes** discuté lors des tables rondes du Grenelle de l'environnement n'a pas été retenue dans les engagements des tables rondes faute de consensus.

¹⁵ http://ec.europa.eu/clima/documentation/roadmap/index_en.htm

¹⁶ SEC (2011) 288 Commission staff working document - Accompanying document to the Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050 - Page 27

11. Transport aérien et agrocarburant

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

OBJECTIF 8 : Atteindre 40 % de carburant faiblement émetteur dans le secteur aérien d'ici 2050. Diminuer les émissions des carburants maritimes de 40 %, d'ici 2050 également.

Dans les transports aériens, les agrocarburants de 2^e génération (ligno-cellulosique) et de 3^e génération (algues) seraient privilégiés. Cependant, les recherches et les connaissances techniques et économiques de ces filières restent très floues (quels coûts, quelle occupation de l'espace, quelles autres pollution induites, etc.).

Il est donc difficile de dire aujourd'hui quelles technologies seront disponibles à l'horizon 2050.

Quoi qu'il en soit, avant de développer les agrocarburants de 2^e et 3^e génération, il convient d'avoir une vision globale de l'impact de ces filières sur l'environnement pour ne pas reproduire le schéma de développement des agrocarburants de 1^e génération, qui posent des problèmes sociaux et environnementaux à posteriori (voir ci-dessous).

C'est pourquoi, en France, il serait plus avisé de faire en sorte que le trafic aérien soit réduit sur les distances accessibles aux TGV, que ce soit pour les trajets internes ou à destination des pays européens voisins. Dans ce cadre, l'aéroport de ND des Landes ne se justifie pas et les crédits prévus à son endroit devraient être affectés à l'accélération de la mise en place des nouvelles LGV.

12. Choix technologique – voiture électrique / agrocarburants

EXTRAITS DU LIVRE BLANC

Point 16 : L'UE et les gouvernements doivent fournir des cadres politiques clairs par rapport à l'avenir du transport (en s'appuyant au maximum sur des mesures du marché) en direction des fabricants et de l'industrie afin qu'ils puissent orienter les investissements. Avoir une approche cohérente à l'échelle européenne est indispensable : dans une situation où un Etat membre choisit de baser son système de transport uniquement sur l'utilisation des véhicules électriques et un autre investit uniquement dans le développement des agrocarburants cela pourrait entraver le concept de libre déplacement en Europe.

Pour le moment on ne peut que constater l'absence d'une stratégie globale – car ni les agro-carburants, ni les véhicules électriques représentent à eux seuls la solution.

Ces technologies représentent des éléments de réponse mais seulement s'ils font partie d'un concept cohérent qui commence par une réflexion sur les vrais besoins en terme de mobilité motorisée.

Il est par ailleurs important de prendre en compte les différences entre les états membres. Des pays comme la Pologne ou l'Allemagne ayant un mix électrique très carbonés devront d'abord remplacer les centrales thermiques par des énergies renouvelables avant de pouvoir éteindre la production pour d'autres services comme la mobilité individuelle.

EN FRANCE : ELECTROMOBILITE

Selon l'article 13 de la loi Grenelle 1 : l'Etat « mettra en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes » et favorisera « les recherches sur des véhicules utilisant des matériaux plus sûrs et plus légers ».

Concrètement, le « plan national de développement des véhicules décarbonés » a été lancé en octobre 2009 par le gouvernement. L'objectif est la mise en circulation de 450 000 véhicules électriques d'ici 2015 et de 2 millions de véhicules électriques en 2020. Les consommations annuelles d'électricité finale correspondantes sont respectivement de 1 TWh et 4 TWh.¹⁷

Cet objectif paraît très ambitieux en comparaison à l'état actuel : une première génération de 10 000 véhicules à motorisation électrique a été immatriculée en France. Depuis la mise en production industrielle en petite série de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers en 1995, environ 1 300 véhicules neufs

¹⁷ Plan d'action national en faveur des énergies renouvelables - http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/0825_plan_d_action_national_ENRversion_finale.pdf

étaient immatriculés par an jusqu'en 2001. Depuis, le nombre d'immatriculation s'est réduit et l'offre s'est restreinte.¹⁸

Par ailleurs pour qu'un véhicule électrique puisse être considéré comme une alternative intéressante au véhicule classique économe il faut que l'électricité utilisée soit peu émettrice de GES. Il faudra donc d'abord réduire nos besoins de mobilité pour qu'ensuite l'électricité nécessaire puisse être fournie par des énergies renouvelables.

Le véhicule électrique ne doit en aucun cas justifier la production d'électricité nucléaire ou la construction de nouvelles centrales.

Agrocarburants

La Directive énergies renouvelables de 2008 a fixé un seuil minimal de 10% d'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports en 2020. La déclinaison de cet objectif au niveau français a été annoncé dans le Plan de d'Action National¹⁹ (PAN) publié en août 2010.

Les associations de protection de l'environnement, ainsi que certains experts et chercheurs, émettent de larges doutes sur la durabilité des agrocarburants et notamment sur leur capacité à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports. Les méthodes de calculs, bien que révisées au niveau français en 2008, ne prennent toujours pas en compte le changement d'affectation des sols indirect (CASI)²⁰ et les émissions de GES qui y sont associées. Comme mentionné page 81 du rapport d'impact²¹, les scénarios sont sujets à une grande marge d'incertitude concernant l'utilisation des sols et les réductions d'émissions de GES.

De plus, les agrocarburants ne permettront pas d'améliorer l'indépendance énergétique européenne car ils ont une efficacité énergétique très faible (légèrement supérieur à 1).

Pour la France, le PAN à l'horizon 2020 reste très prudente sur les agrocarburants de 2^e génération (ligno-cellulosiques) et l'objectif des 10% d'énergie renouvelable dans les transports sera atteint presque exclusivement via des agrocarburants de 1^e génération²², faisant fi des risques environnementaux, sociaux et alimentaires.

En effet, qu'il s'agisse des surfaces à mobiliser en Europe et du risque d'accaparement des terres dans les pays du Sud, de la perte de biodiversité (retournement de jachère et prairie ou déforestation) ou de l'augmentation des prix de certaines denrées alimentaires, la plupart des études récentes montrent que pour satisfaire la demande européenne, le développement des agrocarburants de 1^e

¹⁸ Ademe - <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=13669>

¹⁹ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/0825_plan_d_action_national_ENRversion_finale.pdf

²⁰ Lorsque des terres agricoles européennes sont utilisées à des fins énergétiques, les matières premières alimentaires qu'elles permettaient de produire doivent être cultivée sur d'autres terres (souvent au Sud), afin de répondre à la demande croissante. Cela se fait souvent au détriment des forêts, prairies, tourbières, zones humides et autres écosystèmes riches en carbone, ce qui engendre de fortes émissions de CO₂, menace la biodiversité locale, exacerbe les conflits ruraux, encourage l'accaparement des terres et participe à l'augmentation du prix des denrées alimentaires.

²¹ http://ec.europa.eu/clima/documentation/roadmap/docs/sec_2011_288_en.pdf

²² Il s'agit des agrocarburants issus de matière première agricoles (colza, blé, betterave, soja, maïs, etc.).

génération engendreront de multiples impacts environnementaux et sociaux négatifs.

Les données du PAN montrent que la quasi-totalité de la production française de colza servira à satisfaire les besoins en biodiesel en 2020, ce qui était déjà le cas pour l'année 2010.

Cela signifie donc que pour réduire à la marge la dépendance au pétrole du transport routier, la France sacrifie son approvisionnement national en huile végétale alimentaire. Cela entraînera donc des importations de pays tiers pour satisfaire la demande alimentaire, avec le risque d'augmenter la déforestation et les émissions de CO₂ et de créer d'autres problèmes environnementaux et sociaux.