



# L'urgence climatique et les transports

## Qui relève le défi ?

*Bourg-en-Bresse - 09/05/21  
Contribution à la Marche pour le climat*

La Convention citoyenne pour le Climat a fait ses propositions. Le Gouvernement en a repris une partie, notamment dans la Loi Climat. Les autres échelons doivent prendre aussi leur part de responsabilités. Les actions des uns et des autres sont-elles à la hauteur du défi de l'urgence climatique ?

Nous parlons ici des transports car ce secteur est le domaine dans lequel travaille notre association, ... et nous répondons à la question par la négative. Non ceux qui doivent relever le défi de l'urgence climatique sont très loin du compte.

C'est pour dire cela que nous nous associons à la Marche pour le climat du 9 mai 2021.

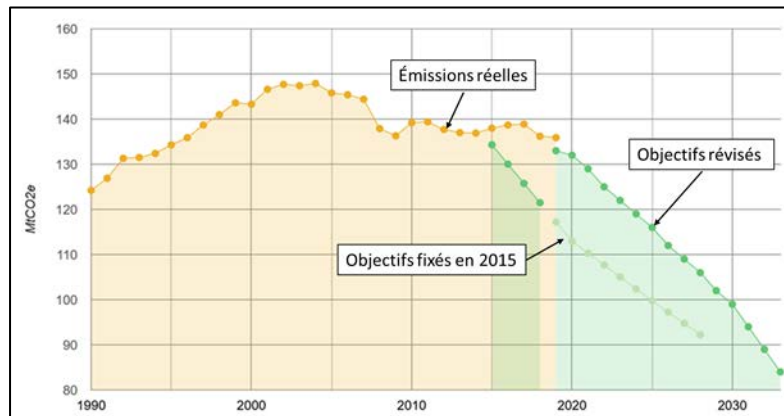
### Transport et climat : quel est le défi ?

Quel est le secteur qui émet le plus de CO<sup>2</sup> ? Le transport avec 30% des émissions françaises. Quel est le seul secteur dans lequel les émissions n'ont pas diminué depuis trente ans ? Les transports encore.

D'où proviennent les émissions liées aux transports ? Elles viennent d'abord du déplacement des personnes. Ça représente les deux tiers du CO<sup>2</sup> émis sur le territoire français, bien plus que le transport de marchandises. Le déplacement des personnes se fait en voiture pour les trois quarts mais le CO provient des voitures à 90%. Un mot supplémentaire sur le déplacement des personnes : les voyages en avion à l'étranger ont triplé en dix ans. Juste avant la crise sanitaire, ils émettaient presque autant de CO<sup>2</sup> que nos voitures.

En 2015, l'État français a défini des objectifs de réduction des émissions. Si nous avions respecté ces objectifs, les émissions du secteur des transports auraient déjà dû diminuer de 15%. En fait, elles ont baissé de 1% seulement. Qu'a-t-on décidé face à cet échec cuisant ? ... de prendre enfin des mesures énergiques ? Pas du tout. On a juste décalé les objectifs de cinq ans (voir Figure 1). Or nous devons supprimer 100% de toutes les émissions de CO<sup>2</sup> d'ici à 2050. Si on continue de perdre cinq ans tous les cinq ans, on n'est pas près d'y arriver. Il faut s'y attaquer d'urgence. Dans le secteur des transports les plus gros défis ce sont les déplacements en voiture et les voyages en avion.

Figure 1 – Objectifs de la France dans le secteur des transports



## Qui fait sa part du travail ?

Pour réduire d'urgence les émissions des transports, il faut se donner des priorités. À la lecture des documents cités ci-après (Sources), nous en avons identifié six. Les voici :

- Augmenter la part des véhicules électriques
- Remplacer la voiture par le train là où c'est possible
- Remplacer la voiture par le vélo quand c'est possible
- Augmenter le remplissage des voitures
- Intégrer un prix du CO<sup>2</sup> dans les billets d'avion
- Remplacer l'avion par le train quand c'est possible

Pour chacune de ces priorités, qui doit faire ce travail ? L'État, l'Europe, la Région, l'Agglo ? Et est-ce que le travail se fait ? Nous donnons ci-dessous notre avis point par point.

### Augmenter la part des véhicules électriques

Aujourd'hui, sur les routes françaises, une voiture sur cent est électrique. L'objectif français est modeste : arriver à 15% de voitures électriques dans dix ans. Qui doit faire le travail pour y arriver ? L'Europe et l'État.

L'Europe a commencé son travail : depuis l'année dernière, les voitures neuves doivent émettre moins de 95g de CO<sup>2</sup> par kilomètre, en moyenne pour chaque constructeur. Ça représente une diminution très forte et très rapide : un quart d'émission en moins en trois ans. Chaque gramme de dépassement impose au constructeur une amende de 95 € par voiture vendue en Europe. Aujourd'hui, les publicités nous presque exclusivement des voitures électriques. C'est la conséquence directe de la peur des amendes européennes. Est-ce que l'Europe a fini son travail ? Pas vraiment. Il faut continuer à durcir les normes si on veut relever le défi climatique.

Les constructeurs doivent produire des voitures électriques mais il faut que les gens les achètent. Sur ce terrain, l'État français a aussi commencé son travail. Il y a un malus pour les voitures les plus polluantes, des primes pour l'achat des voitures électriques et une obligation de passer à l'électrique pour les entreprises et les administrations. Est-ce que le travail est fini ? Non. Il faudrait des mesures cinq fois plus énergiques pour que la France atteigne son objectif de 15% de voitures électriques dans dix ans.

### Remplacer la voiture par le train là où c'est possible

Depuis cinq ans, le nombre des passagers du rail augmente de deux pourcents par an en France, à peu près autant qu'en Allemagne. L'objectif français est juste de continuer sur cette lancée. Ce n'est pas franchement ambitieux mais encore faut-il y arriver. Qui doit faire ce travail ? l'État et la Région.

D'abord l'État doit organiser et financer l'amélioration du réseau pour faire passer plus de trains. Actuellement cet investissement représente environ cinq milliards par an. L'État a prévu d'y ajouter deux milliards par an, notamment avec les moyens du Plan de relance. Est-ce que ça suffira ? Non. Il faudrait y ajouter encore deux milliards de plus par an pour permettre l'augmentation du trafic qui est promise.

Ensuite, il faut faire en sorte que le train soit une vraie alternative à la voiture. C'est à la Région qu'il incombe d'offrir de bons horaires, de bonnes conditions de voyage et des tarifs attractifs. Sur la ligne Lyon-Bourg avec un abonnement hebdomadaire, nous avons une assez bonne alternative à la voiture mais est-ce à dire que la Région fait sa part du travail ? Non d'après la Fédération des usagers des transports. Voici ce qu'elle en dit : « La Région persiste à favoriser les aménagements routiers, en contradiction avec ses engagements climatiques, et elle ne prévoit pas d'augmentation du nombre de passagers dans les TER à l'horizon 2030. Or les trains sont très souvent surchargés et les commandes de matériel [sont insuffisantes] ».

#### Remplacer la voiture par le vélo là où c'est possible

En France, la part du vélo est restée scotchée à moins d'un pourcent des déplacements depuis vingt ans alors qu'elle est de 9% aux Pays-Bas. L'objectif français est de passer à quatre pourcents en dix ans, ce qui nous mettra tout juste au point où en est l'Allemagne aujourd'hui. Qui doit faire ce travail pour atteindre l'objectif ? L'État et l'Agglo.

Avec le plan de relance et le plan vélo, l'État a boosté ses dépenses en faveur des cyclistes. Sa dépense en euros par habitant est maintenant comparable à celle des bons élèves de la classe européenne. C'est un des rares domaines où l'État fait sa part du travail.

Cela dit, ce n'est pas l'État qui crée des voies cyclables et les zones limitées à 30 à l'heure, ce sont les collectivités. Bourg y travaille depuis longtemps et fait très bonne figure au baromètre des villes cyclables mais tout autour de Bourg, il ne se passe pas grand-chose. Où en est notre Agglo ? Elle a créé des services efficaces pour les cyclistes en ville et elle affiche l'idée d'une transition vers le vélo, mais pour le moment, elle ne s'est donné aucun objectif. Autour de Bourg, le passage de la voiture au vélo ne décolle pas. Il faudrait accélérer très fort et très vite. L'Agglo va peut-être faire sa part du travail mais aujourd'hui, on ne le sait pas.

#### Augmenter le remplissage des voitures

Au niveau national, le remplissage des voitures est en baisse constante depuis trente ans. Cela vient de ce que tout le monde a sa voiture, surtout en dehors des centres-villes. Il faut développer d'urgence le covoiturage du quotidien pour arrêter le spectacle ridicule des files de voitures occupées par une seule personne chacune. Sur ce terrain, l'objectif français est désespérément modeste : arrêter la baisse de l'occupation des voitures. Désespérément modeste mais encore faut-il s'en occuper sérieusement. Qui doit faire ce travail ? Essentiellement l'Agglo.

La Conférence citoyenne n'a pas dit grand-chose sur le covoiturage. Ses quelques propositions sont reprises dans la Loi climat. En pratique, il s'agit surtout pour l'État d'encourager les collectivités et les entreprises à agir. Et en fait, il faut reconnaître que l'État ne peut pas faire beaucoup mieux car c'est seulement au niveau local qu'on peut faire décoller le covoiturage du quotidien.

Alors, où en est notre Agglo ? Elle a créé une appli de covoiturage qui s'ajoute à celle de la Région et qui a eu les ailes coupées par les confinements successifs. Mais à la sortie de la crise sanitaire, même avec toutes les applis du monde, le covoiturage du quotidien ne va pas démarrer. Il faut prendre les gens par la main pour qu'ils changent leurs habitudes. L'Agglo va-t-elle le faire ? On attend de voir.

#### Intégrer un prix du CO<sup>2</sup> dans les billets d'avion

Dans le secteur des transports, l'aviation est la source d'émissions qui a grossi le plus vite avant la crise sanitaire. Elle va redémarrer de plus belle après la crise. Ce n'est pas surprenant quand on réalise que le prix des billets d'avion baisse depuis des décennies et que le kérozène n'est pas taxé. Si

nous devons payer le prix du CO<sup>2</sup> émis par les avions, nous partirions moins loin et moins souvent. Qui doit faire ce travail ? La France est beaucoup trop petite pour jouer seule sur ce terrain. C'est à l'Europe de le faire.

Depuis 2012 l'Union européenne impose des quotas d'émission et les compagnies doivent payer quand elles dépassent leur quota. Est-ce à dire que l'Union européenne a fait son travail ? Pas du tout. D'abord parce que les quotas ont été trop généreux, qu'ils permettent d'assurer la majeure partie des vols sans rien payer et que le prix des dépassements de quotas est resté très faible. De plus, l'Europe avait prévu d'appliquer sa législation à tous les vols qui décollent ou atterrissent en Europe. Mais on a reculé à plusieurs reprises et pour le moment, les quotas s'appliquent seulement aux vols intérieurs européens.

#### Remplacer l'avion par le train quand c'est possible

Le train remplace déjà l'avion sur plusieurs grands axes avec des parts de marché de 82% sur Paris-Bordeaux, 80% sur Paris-Marseille et 67% sur Paris-Montpellier. On devrait aller plus loin bien que la France ne se soit donné aucun objectif dans ce domaine. Le travail est à faire par l'État.

Les 150 citoyens ont proposé d'organiser l'arrêt des liaisons aériennes intérieures quand le trajet en train dure moins de 4h. Cela conduirait à fermer 18 lignes aériennes avec une diminution des émissions de 12%. La Loi climat édulcore la proposition des citoyens en retenant un temps de 2h30 seulement pour l'alternative ferroviaire. Cela va conduire à fermer cinq lignes aériennes avec une diminution des émissions de 3% seulement.

#### Est-ce que les responsables font leur travail ?

Dans le Tableau 1 ci-dessous, nous résumons ce que nous venons de dire sur les six réponses prioritaires au défi climatique dans le secteur des transports. Le tableau liste les échelons responsables, à savoir l'Europe, l'État, la Région et l'Agglo. Nous donnons, avec trois couleurs, notre avis sur le fait que le travail de chaque échelon est à peu près fait, à moitié fait ou pas vraiment fait.

*Tableau 1 – Les échelons responsables font-ils leur travail ?*

Les priorités	Europe	État	Région	Agglo
Augmenter la part des véhicules électriques				
Remplacer la voiture par le train là où c'est possible				
Remplacer la voiture par le vélo quand c'est possible				
Augmenter le remplissage des voitures				
Intégrer un prix du CO <sup>2</sup> dans les billets d'avion				
Remplacer l'avion par le train quand c'est possible				

*Le travail est à peu près fait, à moitié fait, pas vraiment fait*

## Et nous, les citoyens ?

Les politiques doivent changer à tous les échelons. Nous sommes citoyens de l'Union européenne, de la France, de la région Auvergne Rhône Alpes et de la Communauté d'Agglomération du Grand Bassin de Bourg. Nous sommes légitimes pour demander du changement et c'est ce que nous faisons ce 9 mai.

Mais n'oublions pas que c'est finalement à nous qu'il revient de rouler en voiture électrique, de prendre le train, de circuler à vélo, de covoiturer et de moins prendre l'avion. Est-ce que nous nous sommes demandé si c'était possible ? Est-ce que nous avons essayé ? Est-ce que nous le faisons, ne serait-ce que de temps en temps ? Nous ne serons pas légitimes pour demander du changement si nous ne sommes pas prêts à changer nous-mêmes.

## Sources

Autorité de régulation des transports – Le marché français du transport ferroviaire en 2019

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/01/bilan-ferroviaire-2019.pdf>

Carbone 4 (2021) L'État français se donne-t-il les moyens de son ambition climat ?

<http://www.carbone4.com/wp-content/uploads/2021/03/LEtat-franc%CC%A7ais-se-donne-t-il-les-moyens-de-son-ambition-climat.pdf>

Convention citoyenne pour le climat – Les propositions

<https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/>

Déplacements pros – Face à l'avion, l'option train progresse

<https://www.deplacementspros.com/transport/terrestre/face-a-lavion-loption-train-progresse>

EU - Reducing emissions from aviation

[https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en)

Fédération nationale des usagers des transports – Avis sur le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre du territoire

<http://fnaut-aura.fr/telechar/modules/162mfi-lettre%20Fnaut%20AuRA%20au%20commissaire%20enqueteur%20SRADDET.pdf>

Observatoire Climat-Énergies : où en est la France

<https://www.observatoire-climat-energie.fr/climat/transport/>

Reporterre - Convention pour le climat : seules 10 % des propositions ont été reprises par le gouvernement

<https://reporterre.net/Convention-pour-le-climat-seules-10-des-propositions-ont-ete-reprises-par-le-gouvernement>

Réseau Action Climat – Le Réseau Action Climat dénonce le double échec écologique et démocratique de la Loi Climat

<https://reseauactionclimat.org/le-reseau-action-climat-denonce-le-double-echec-ecologique-et-democratique-de-la-loi-climat/>

Vie publique - Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/279082-transports-le-defi-ecologique-des-nouvelles-mobilites>

6-t - 6-t (2021) Consommations énergétiques et émissions de polluants relatives à la mobilité annuelle des Vaudois

<https://6-t.co/etude-de-la-mobilite-annuelle-des-vaudois-et-de-son-impact-energetique/>