

Le rôle du transport public dans la réduction du changement climatique et l'amélioration de l'efficacité énergétique

Position sur le Programme européen
sur le Changement Climatique et le Livret Vert
sur l'Efficacité Energétique

mars 2006

Introduction

Le Comité Union européenne de l'UITP, qui regroupe les entreprises de transport public urbain et régional au sein de l'Union européenne, se félicite du Programme européen sur le changement climatique (ECCP II) et du Livre vert sur l'efficacité énergétique COM (2005) 265.

Le secteur du transport représente 31 % de la consommation énergétique et 21 % des émissions communautaires de gaz à effet de serre (GES). De plus, contrairement à l'évolution constatée dans d'autres secteurs, ses émissions de GES ont continuellement augmenté au cours des dernières années. Pour cette raison, le Programme européen sur le changement climatique II doit mettre bien davantage l'accent sur le transport que ne le fait la politique européenne actuelle sur le changement climatique. Une attention particulière doit être accordée au transport dans les zones urbaines où vivent 80 % de la population européenne et où la plupart des richesses économiques sont produites. Par ailleurs, c'est dans les villes européennes¹ que 40% des émissions de GES dues au transport sont produites, ce qui signifie aussi qu'il y a un grand potentiel de réduction de ces émissions, et d'augmentation de l'efficacité énergétique.

Dans sa communication intitulée « Stratégie thématique pour l'environnement urbain² », la Commission européenne a d'ailleurs identifié « les transports et la construction » comme étant les domaines prioritaires pour la réduction des émissions de GES au niveau des autorités locales.

Net avantage en faveur du transport public

Le taux d'occupation moyen est de 25 % tant pour le transport public que pour la voiture particulière. Sur cette base, la consommation énergétique primaire du premier ainsi que ses émissions de GES sont 3 fois plus faibles que celles de l'automobile. Aux heures de pointe, lesquelles concentrent la plupart des problèmes de transport touchant les zones urbaines, l'avantage du transport public sur

l'automobile³ passe à 10 contre 1.

Une étude approfondie réalisée par l'UITP auprès de 50 villes dans le monde a démontré que les villes avec une haute densité (de population et d'emploi) et avec une grande part modale du transport public et autres modes alternatifs ont un meilleur rendement énergétique (voir tableau et graphique ci-dessous).⁴

Aperçu sur la consommation énergétique, la densité et la proportion des moyens de transport alternatifs dans les villes (données de 2001)

Ville	Consommation énergétique annuelle pour les transport de passagers (en méga joule par habitant)	Densité: population + emplois par hectare	Partage des trajets: à pied, à vélo ou en transport public (%)
Houston *	86,000	13	4.5
Chicago	44,000	23.5	12.5
Melbourne*	32,000	21	26
Montréal*	29,500	45	25.5
Stuttgart	21,600	55	41,1
Dubai	18,100	54	22,7
Londres	16,100	90	50
Madrid	15,900	78	48,5
Clermont-Ferrand	14,700	67	39,3
Vienne	10,900	103	64
Moscou	10,700	231	73.5
Varsovie	9,900	82	71.5
Valence	9,600	76	58.5

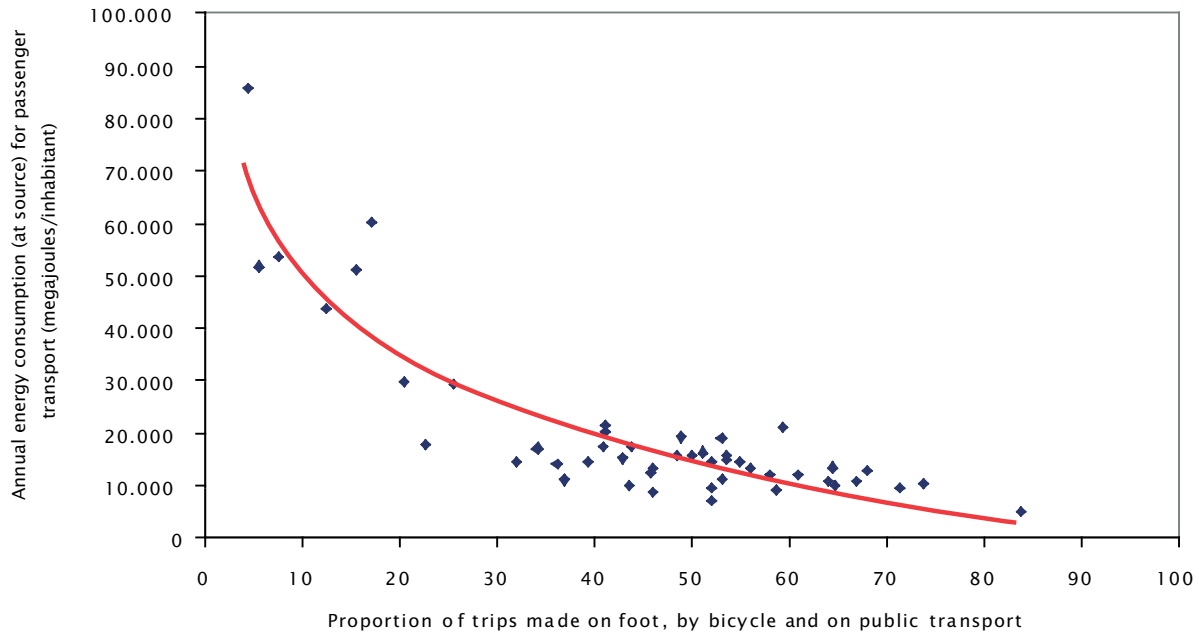
* données de 2005

¹ DG TREN Roadmap – 2006/TREN/029

² COM(2005) 718

³ IFEU (2005): taux d'occupation moyen pour l'automobile: 1,2 personnes, et pour l'autobus: 16 personnes, à voir aussi le rapport du « Joint Expert Group on Transport and Environment » sur « reduction of energy use in transport » (2006)

Les villes ayant un bon rendement énergétique ont une grande proportion de citoyens circulant à pied, à vélo ou en transport public



Source : UITP (2006) Mobility in Cities Database

La différence de consommation énergétique entre les villes avec un grand usage des transports publics et les villes comptant principalement sur les voitures privées représente environ 400 à 500 kg de carburant par habitant par an⁴. L'étude a également prouvé que la consommation d'énergie est réduite dans des villes comme Genève, Vienne ou Madrid où la part des

modale du transport public a augmenté au cours de la période d'observation (1995-2001). A l'inverse, dans les villes où la proportion des transports publics a diminué telles que Glasgow, Bruxelles ou les villes d'Europe de l'Est, la consommation d'énergie a augmenté.

Contribution du secteur du transport public

Par diverses actions volontaires, le secteur du transport public contribue déjà à l'amélioration de l'efficacité énergétique et à la réduction des émissions de GES. La plus importante est le développement de transports publics de grande qualité afin d'offrir une réelle alternative à la voiture privée. D'autres efforts peuvent être réalisés:

- La récupération de l'énergie de freinage par les véhicules ferroviaires à propulsion électrique (jusqu'à 30 % des véhicules ferroviaires urbains en fonction de la topographie, etc..) est une pratique généralisée depuis de nombreuses années.
- La plupart des entreprises de transport public forment leur personnel de conduite aux économies d'énergie, une mesure clairement bénéfique tant pour l'environnement que sur le plan économique. En moyenne, jusqu'à 10 % de la consommation énergétique peuvent être ainsi économisés.
- Participation très active du secteur aux expérimentations de carburants alternatifs (p. ex. biocarburants) et d'autres technologies de développement durable.
- Utilisation de matériaux légers dans la construction (et donc l'acquisition) de véhicules pour réduire la consommation d'énergie.
- La Charte du développement durable de l'UITP a déjà reçu la signature de plus de 100 membres de l'UITP. Ces signataires se sont engagés à conformer leurs activités à divers critères de développement durable, dont la mise en place de mesures destinées à réduire les émissions de GES et à améliorer l'efficacité énergétique. Les signataires de la Charte aideront à la collecte de statistiques nationales et régionales sur l'utilisation de l'énergie et les stratégies de réduction des GES.

⁴ UITP(2005) Projet ' Mobility in Cities Database', 120 indicateurs de mobilité urbaine dans 50 villes dans le monde

Actions proposées

Le Comité Union européenne de l'UITP recommande fortement de traiter spécifiquement la question de la mobilité urbaine dans le cadre de la politique européenne sur le changement climatique et l'efficacité énergétique, par l'application des actions suivantes :

1. Stratégie de transfert modal et de promotion des systèmes de transport public de qualité

L'adoption, à l'échelle européenne, de mesures à caractère purement technologique destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de GES, comme en proposent certains acteurs, est certes indispensable mais elle ne suffira pas. Pour garantir la réussite du Programme européen sur le changement climatique ainsi que la réalisation des objectifs en matière d'efficacité énergétique, il sera capital de mettre en œuvre une stratégie de migration vers des modes de transport produisant moins d'émissions de GES et consommant moins d'énergie. Or, comme démontré ci-dessus, le transport public est dix fois plus performant que l'automobile, la promotion de systèmes de transport public de qualité constituera un moyen très efficace pour réduire les émissions de GES et la consommation énergétique.

L'investissement dans le transport public concourt, en outre, à la réalisation des objectifs inscrits dans l'Agenda de Lisbonne⁵. Une enquête réalisée dans 13 villes européennes a révélé que cet investissement pouvait exercer un effet multiplicateur de 2 à 2,5 sur les économies locales et régionales⁶. En Suisse, chaque euro dépensé en faveur du transport public dégage une valeur ajoutée de 4,6 euros au profit de l'économie nationale⁷. Et finalement, vu que le transport urbain dépend presque complètement des combustibles fossiles, la promotion du transport public contribuera même à stabiliser les prix du pétrole parce qu'elle en réduira la consommation – un facteur capital de l'évolution des prix.

2. Mesures fiscales et péages routiers à l'échelle européenne

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE)

constate que les tarifs des déplacements en train et en bus augmentent plus rapidement que le coût d'utilisation de la voiture particulière⁸. La mise en œuvre, dans les zones urbaines, de mesures fiscales environnementales et/ou de péages routiers sont désormais nécessaires pour rééquilibrer les coûts et parvenir à un système de transport durable. Une évolution qui, selon l'AEE, provoquerait le transfert modal vers le transport public, le développement du covoiturage, l'usage moins fréquent de la voiture, l'évolution du parc automobile vers des voitures plus efficaces sur le plan énergétique et, finalement, la diminution de la distance des déplacements pendulaires suite au déménagement du personnel à proximité de son lieu de travail. Ces effets pourraient même être renforcés si le produit de ces taxes ou péages était utilisé par le secteur du transport pour améliorer les modes de déplacement alternatifs comme le transport public, la bicyclette ou la marche à pied. La ville de Londres offre, à cet égard, un exemple particulièrement impressionnant. Les recettes provenant du système de tarification de la congestion ont été affectées principalement au financement du réseau urbain d'autobus, ce qui a permis, à la fois, d'améliorer considérablement la desserte de transport public et de réduire sensiblement les émissions de GES (- 19 %), la consommation d'énergie (- 20 %) ainsi que les émissions de NOx et de PM10 (- 16 %)⁹.

Dans ce contexte, le Comité Union européenne de l'UITP recommande une initiative politique européenne sur le transport de passagers afin de mieux intégrer les coûts. Cette mesure constituerait un exemple d'approche européenne globale telle que suggérée dans le Livre vert sur l'efficacité énergétique.

⁵ UITP (2005): Le transport public, la stratégie de Lisbonne et le développement durable

⁶ Le Cinquième programme-cadre de la Commission européenne (2003): Etude Transecon

⁷ Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. VÖV 10/2004

⁸ Rapport 3/2004 de l'AEE: Dix questions clés sur l'environnement du transport pour les décideurs politiques

⁹ TfL congestion charging – impacts monitoring report 2005

¹⁰ COM(2004)60 et CM(2005)718

3. Plans obligatoires de transport urbain durable en Europe

Les plans de transport urbain durable comme mentionnés dans la « stratégie thématique pour l'environnement urbain¹⁰ » y compris les cibles obligatoires pour un transfert vers des modes de transport plus soucieux de l'environnement (transports publics, vélo, marche à pied), devrait devenir obligatoire pour les villes de plus de 100.000 habitants. Ceci pourrait être réalisé à l'aide d'une directive européenne sur les plans de transport urbain durable.

4. Critères d'évaluation européens des performances locales et régionales

Des méthodes devraient être développées pour calculer les émissions de GES au niveau des entités locales et régionales. Il serait intéressant de faire des recherches sur le lien entre la politique locale de transport urbain et les émissions de GES afin de comparer les différentes performances.

Réaliser des benchmarkings au niveau des entités locales et régionales afin d'établir des comparaisons et mesurer les améliorations en termes de réduction des émissions de GES, est également en accord avec la Stratégie de Lisbonne:

“...établir, le cas échéant, des indicateurs quantitatifs et qualitatifs et des critères d'évaluation par rapport aux meilleures performances mondiales, qui soient adaptés aux besoins des différents Etats membres et des divers secteurs, de manière à pouvoir comparer les meilleures pratiques ;

...traduire ces lignes directrices européennes en politiques nationales et régionales en fixant des objectifs spécifiques et en adoptant des mesures qui tiennent compte des diversités nationales et régionales...”;

5. Actions européennes de sensibilisation du public à la nécessité d'un changement des comportements

Il est nécessaire de sensibiliser davantage le public aux conséquences des comportements de déplacement quotidiens et du choix du mode de transport sur le changement climatique et la consommation énergétique. C'est pourquoi le Comité Union européenne de l'UITP demande le lancement, à l'échelle européenne, d'une campagne de sensibilisation sur les comportements de déplacement telle que mentionnée dans la Communication “Gagner la bataille contre le changement climatique global”¹¹ .

6. Investissements de transport privilégiant l'optimisation de l'efficacité énergétique et la diminution des émissions de GES

Les financements par le Fonds de Cohésion, les Fonds structurels, la Banque européenne d'investissements (BEI) et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) devraient être axés prioritairement sur les investissements dans les systèmes de transport public qui mettent l'accent sur l'optimisation de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES.

¹¹ COM(2005)35

UITP-EuroTeam
rue Sainte-Marie 6
B-1080 Brussels
Belgium

Tel.: + 32 2 663 66 30
euroteam@uitp.com
www.uitp.com/eupolicy



International Association of Public Transport
Union Internationale des Transports Publics
Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen
Unión Internacional de Transporte Público