

4th UIC Energy Conference
Tours – 24 septembre 2009

Politique climatique et transport

Pierre-Franck CHEVET

Directeur général de l'énergie et du
climat

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

Politique climatique et transport

- **Contexte international :**
 - les négociations à la veille de Copenhague
 - le rôle des accords technologiques
- **Contexte européen :**
 - un engagement unilatéral
 - l'enjeu spécifique du transport
- **Contexte français :**
 - émissions du transport et objectif Grenelle
 - politiques et mesures pour le rail

Contexte international : l'enjeu de Copenhague

Pour les pays développés ayant ratifié le Protocole de Kyoto, des engagements de réduction d'émissions pour la seconde période du Protocole (post 2012).

Un accord plus complet impliquant tous les pays et comprenant cinq chapitres :

- l'atténuation
- l'adaptation
- une vision partagée
- la technologie
- le financement et les investissements nécessaires à l'atténuation et l'adaptation

Contexte international : notre ambition

Vision partagée : division par 2 des émissions mondiales d'ici 2050, et au moins – 80 % pour les pays développés

Pour les pays développés :

- Engagements quantifiés par rapport à une année de référence (de –25 à –40 % en 2020 par rapport à 1990)
- Répartition équitable entre pays et comparabilité des efforts

Pour les pays en développement :

- Différentes actions et différentes ambitions selon le niveau de développement (entre –10 et –30 % par rapport à BAU)
- Stratégies de développement propre financées par trois types de financement : national, aide internationale et marché carbone
- Pas de contrainte pour les pays les moins avancés

Nouvelle architecture financière :

- Incluant de nouvelles sources de financement
- Besoins : atténuation, adaptation, recherche et le développement des technologies propres

Des accords technologiques internationaux

Un enjeu majeur : le **développement « propre » des pays du sud**

Nécessité du déploiement et de la diffusion des technologies permettant de réduire les émissions de CO2 dans tous les domaines, et en particulier en matière d'efficacité énergétique dans des pays où l'électricité provient majoritairement du charbon.

La plupart des pays en développement cherchent à réduire leur facture énergétique et ont une très forte demande en termes de **transfert de technologie**.

Négociation UNFCCC : demande d'un cadre pour une meilleure coopération en recherche-développement et la mise en place de plans d'actions

Position française : des accords technologiques volontaires doivent impliquer pays du Sud et du Nord, public et privé, avec pour objectif de **lever les barrières à la diffusion des meilleures technologies**

Engagement européen

L'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de 20% par rapport à 1990, et jusqu'à 30 % si les autres pays prennent des engagements équivalents.

- Réduction des émissions de GES des secteurs non inclus dans ETS de **10 % entre 2005 et 2020** : agriculture, transports, bâtiments, industries non couvertes par ETS et **objectif de – 21% pour les secteurs ETS**
- Solidarité entre les EM dans la fixation des objectifs de réduction nationaux : objectif d'évolution des émissions entre 2005 et 2020 compris entre –20 % et +20 % en fonction du critère PIB/habitant

➤ **France : -14 % entre 2005 et 2020**

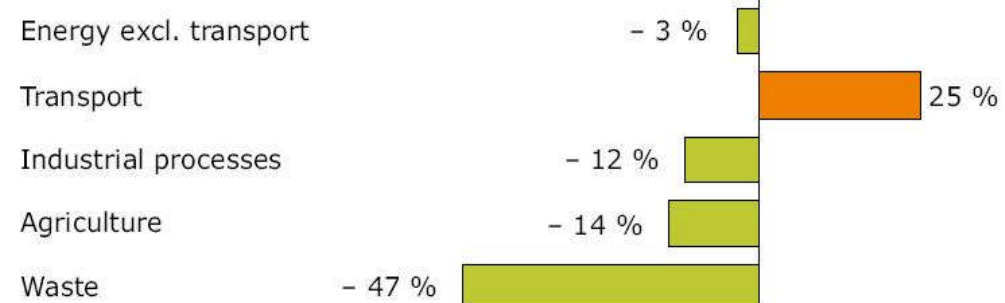
- Crédits de projets mobilisables

Contexte européen : enjeux transport

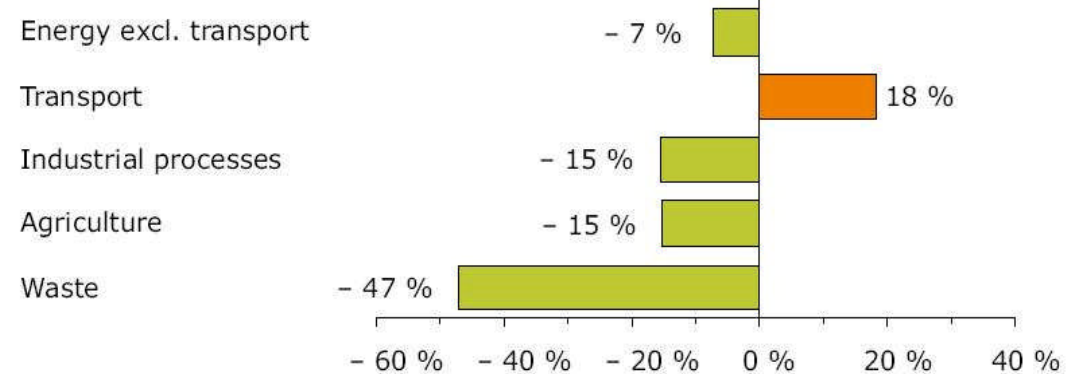
Past change in greenhouse gas emissions, from base year to 2005



Projected change from base year to 2010, with existing measures

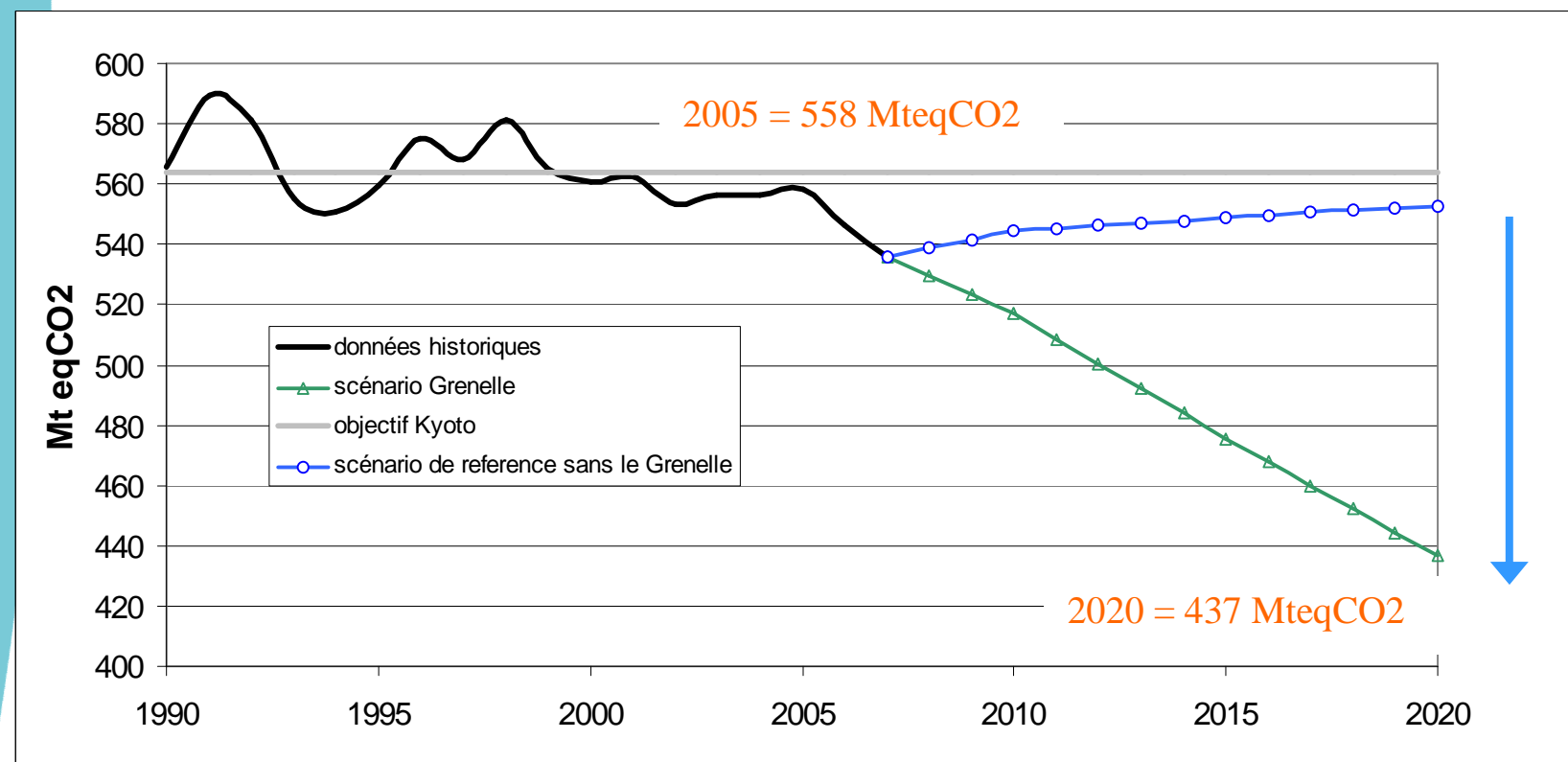


Projected change from base year to 2010, with existing and additional measures



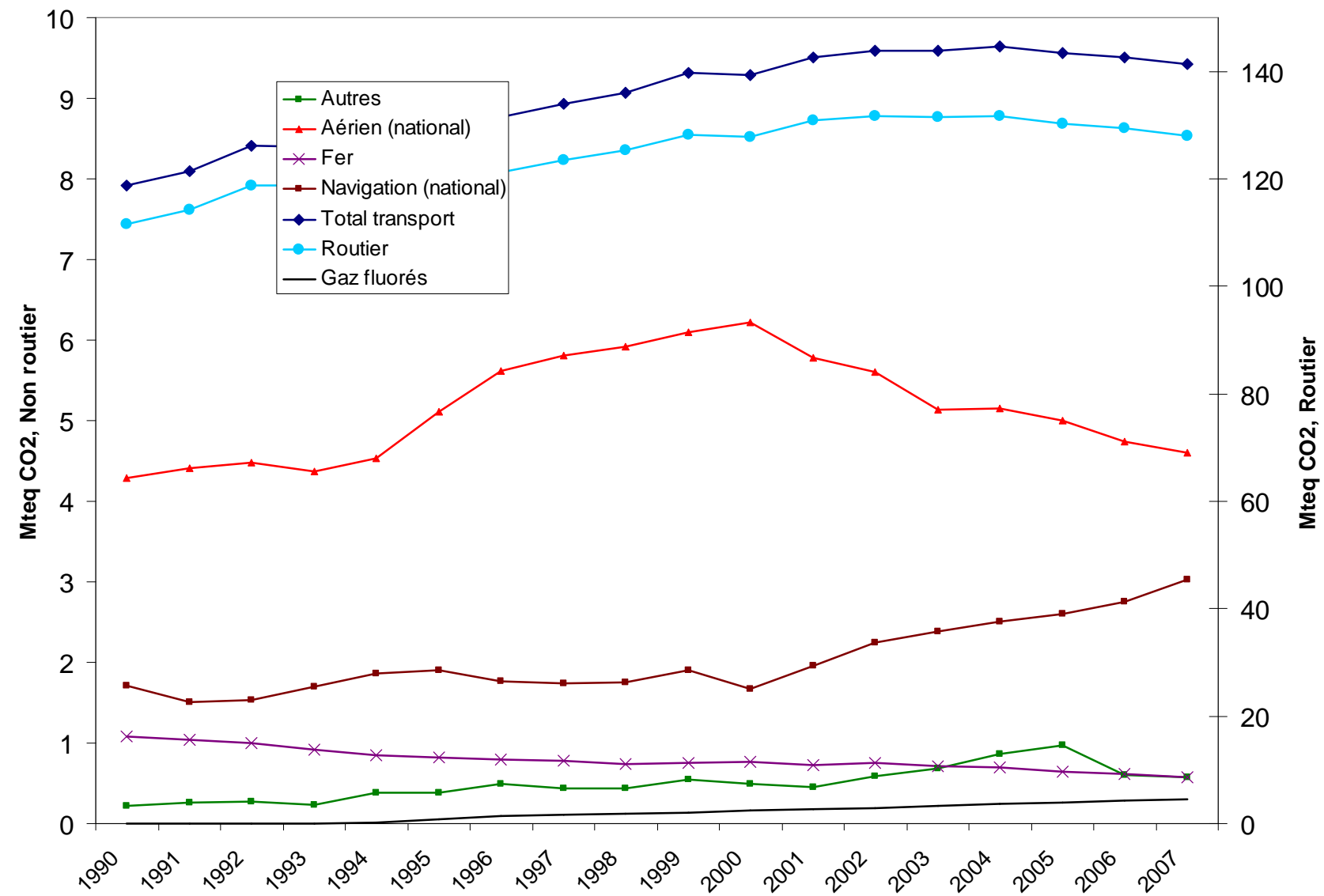
Contexte français : le Grenelle de l'environnement

Projections d'émissions de la France à l'horizon 2020 dans le cadre d'un scénario « avec mesures existantes » et d'un scénario « Grenelle »

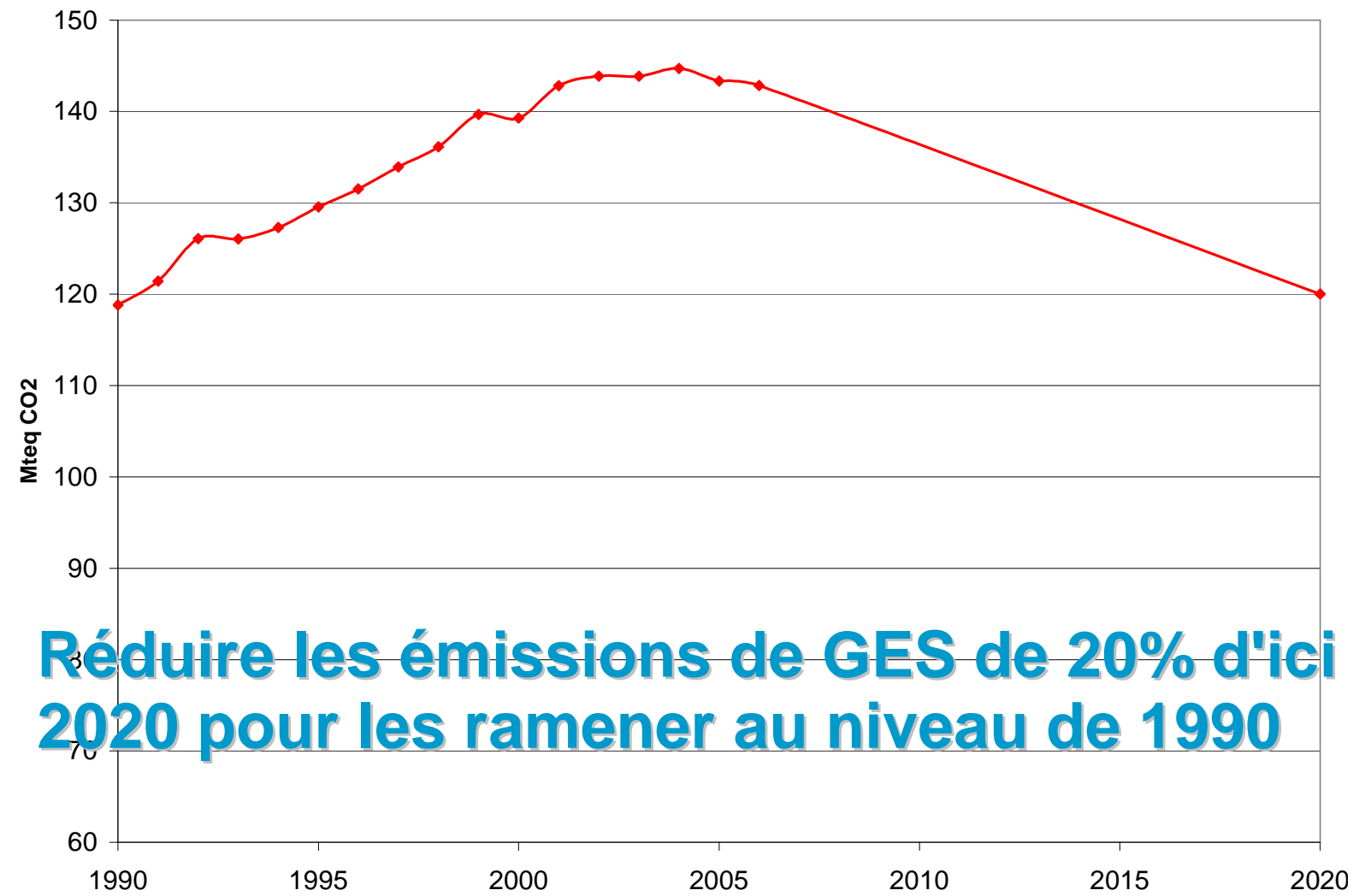


Mise en œuvre
des
engagements du
Grenelle

France : émissions par mode de transport



Grenelle : objectif français pour le transport



Réduire les émissions de GES de 20% d'ici 2020 pour les ramener au niveau de 1990

La loi Grenelle : objectifs spécifiques transport

Marchandises : porter la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022

Voyageurs : diminuer l'utilisation des hydrocarbures
développer les transports collectifs
augmenter l'efficacité énergétique

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 a fixé les objectifs.

La loi portant engagement national en faveur de l'environnement fixera les modalités pour atteindre ces objectifs.

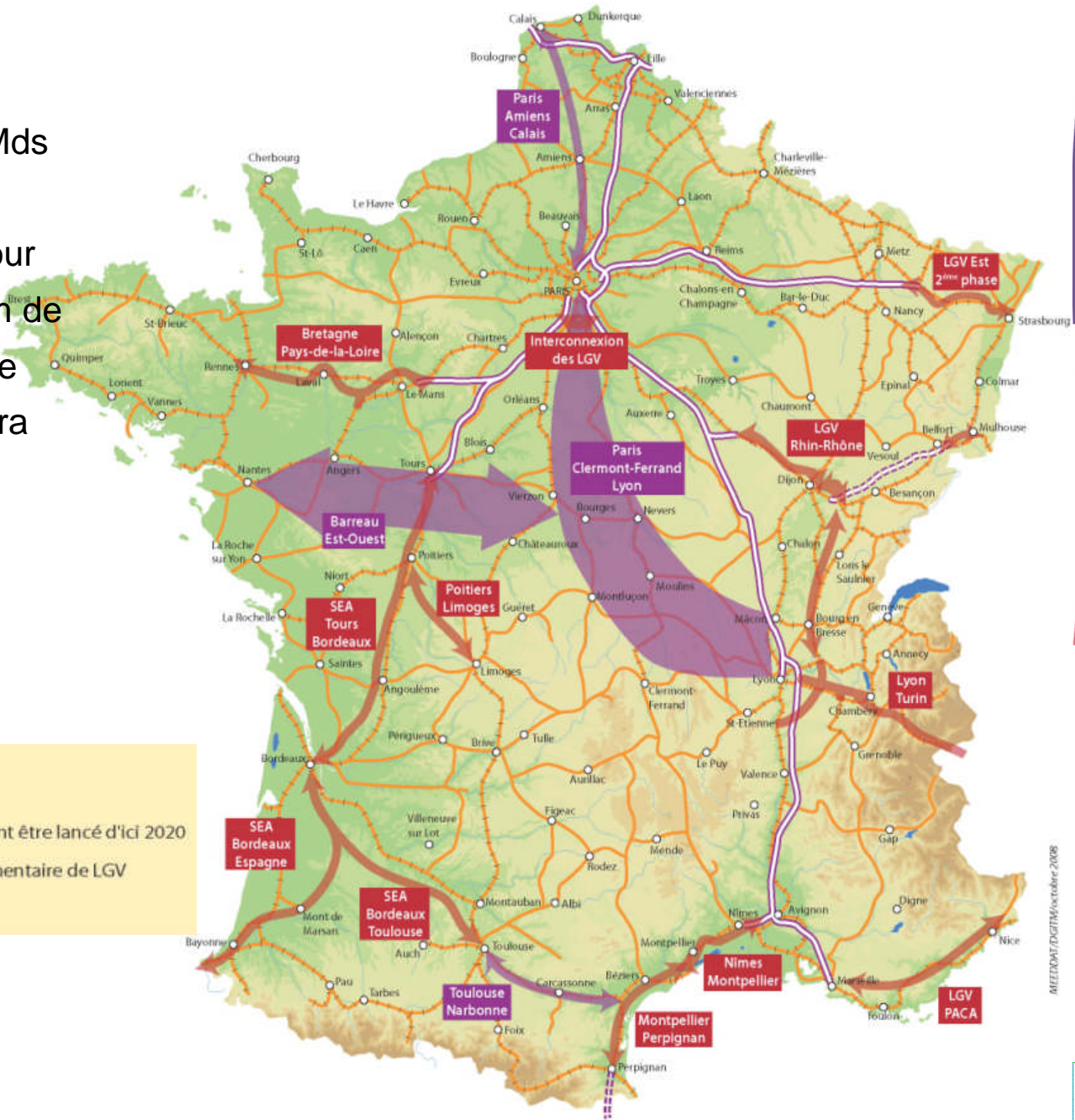
Schéma National des Infrastructures de Transport

« Le SNIT fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation d'espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. »

- élaboré en concertation avec les parties prenantes du Grenelle
- 6 critères d'évaluation des projets : en premier lieu, le solde net d'émissions de GES induites ou évitées par le projet rapporté à son coût
- présenté au Parlement au moins une fois par législature

Les infrastructures ferroviaires

L'Etat contribuera à hauteur de 16Mds d'euros au financement d'un programme d'investissement pour lancer la réalisation de 2 000 km de LGV d'ici à 2020. Un programme supplémentaire de 2 500 km sera défini.



Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- - - LGV en construction
- Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée
- ↔ Projet de LGV pouvant être lancé d'ici 2020
- ↔ Programme supplémentaire de LGV



La loi Grenelle : autres dispositions rail

- Doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminement à destination et en provenance des ports, d'ici 2015
- Encouragement à la création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP), pour répondre à la demande de service de wagon isolé
- Développement de 3 autoroutes ferroviaires (transfert de 2 millions de camions)
- Présentation d'un rapport du Gouvernement au Parlement, au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi, sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique

Mesures Grenelle transversales

Mise en œuvre d'une contribution climat énergie

La contribution climat énergie va augmenter progressivement le coût des carburants automobiles, et ainsi renforcer l'attractivité économique des solutions alternatives telles que le rail.

Renforcement du dispositif des certificats d'économies d'énergie

Plusieurs évolutions du dispositif des certificats d'économies d'énergie interviendront pour la seconde période (à partir de 2010), notamment l'élargissement du périmètre des obligés aux fournisseurs de carburants automobiles. Les actions pouvant être menées dans le domaine des transports pourraient concerner en particulier le report modal vers le rail.

En conclusion

Les transports doivent aujourd'hui relever les défis :

- De répondre à une demande de mobilité toujours croissante
- De la rareté à venir du pétrole qui a œuvré au développement des transports
- De l'exigence de réduction des émissions de GES pour lutter contre le changement climatique et de celle des émissions de polluants atmosphériques pour lutter contre la pollution locale

A cette fin, le développement du transport ferroviaire revêt un caractère prioritaire.