



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## SNCF

Question écrite n° 60209

### Texte de la question

M. Christian Estrosi attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les conséquences de la grève à la SNCF, qui s'est déroulée fin mars début avril, au regard de l'environnement. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'elle entend prendre pour favoriser l'émergence de moyens de transports utilisant une énergie alternative afin de pallier le surcroît de trafic routier durant ces périodes.

### Texte de la réponse

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant l'émergence de moyens de transport utilisant une énergie alternative pour pallier le surcroît de trafic routier. Le secteur des transports présente un certain nombre d'atteintes à l'environnement, en matière de pollution de l'air, de bruit, de risques et d'effet de serre. Il représente notamment 22 % des émissions nationales de gaz à effet de serre et recèle un gisement important de réduction des émissions, qui, pour une valeur de 500 F/tonne de carbone, a été évalué dans le plan national, à 4 millions de tonnes de carbone, soit 25 % de l'effort national attendu. Le secteur des transports se caractérise par des émissions diffuses liées à des choix individuels très sensibles aux conditions économiques (achat de véhicules ; choix entre modes ; décision d'implantation géographique ; etc.). Les mesures destinées à intégrer les considérations environnementales dans le secteur des transports doivent être adaptées à l'effet environnemental visé et aux comportements des agents sollicités. Pour être efficace, la politique d'intégration de l'environnement dans les transports doit donc faire appel à une large palette de mesures, qui doivent se compléter. Ces mesures recouvrent d'une part la réglementation sur les carburants et les véhicules, qui est décidée au niveau communautaire, et va connaître un renforcement en 2005. Elles recouvrent d'autre part les aides à l'achat de véhicules propres, notamment le crédit d'impôt sur le revenu mis en place en 2001 et les aides de l'ADEME (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) aux bus propres. Ces mesures seront renforcées dans le cadre du projet de loi de finances pour 2002. Plus précisément, l'acquisition par les particuliers d'un véhicule de neuf électrique hybride ou fonctionnant au GPL ouvre droit à un crédit d'impôt d'un montant de 1 525 euros (10 000 F). Cette mesure de la loi de finances 2001 est reconduite dans le projet de loi de finances pour 2002 et étendue à l'acquisition d'un véhicule neuf fonctionnant au GNV. Le crédit d'impôt est porté à 2 300 euros (15 000 F) lorsque l'acquisition d'un véhicule propre s'accompagne de la destruction d'une voiture particulière immatriculée avant le 1er janvier 1992. Par ailleurs, les propriétaires d'un véhicule acquis au cours des trois dernières années, qui l'équipent d'un système de carburation propre, pourront aussi en bénéficier. A ce stade de la procédure parlementaire, ces mesures ont été adoptées en première lecture de la loi de finances par l'Assemblée nationale. Ces mesures font également appel à des réglementations sur la circulation, en cas d'événements ponctuels de pollution. Par ailleurs, elles font une place centrale aux instruments tarifaires, notamment fiscaux, destinés à internaliser les coûts sociaux des transports dans les comportements des agents, dont l'outil principal en France est la fiscalité sur les carburants. Aussi, elles recouvrent le soutien aux transports collectifs, qui bénéficient d'aides importantes de l'Etat, notamment au niveau du financement des infrastructures. La commission des comptes des transports

a estimé les contributions publiques à 17,1 milliards de francs en 1999 pour la SNCF, 25,2 milliards de francs pour RFF et 11,5 milliards de francs pour la RATP. A ces dépenses s'ajoutent celles destinées aux transports collectifs de province. La contribution de l'Etat à ces dépenses a été récemment augmentée pour accompagner la mise en place des plans de déplacement urbain des collectivités, et la circulaire du 10 juillet 2001 du ministère de l'équipement, du logement et des transports, en a réformé les règles d'attribution, afin de les rendre plus favorables aux politiques de réduction des pollutions. La bonne évaluation des nuisances créées par les transports est également un outil important de la bonne conduite de la politique en la matière, notamment pour éclairer les choix de tarification et d'investissement. A cet égard, le rapport interministériel récent « Transports : choix des investissements et coût des nuisances » apporte des éléments précis d'évaluation des effets économiques de nuisances des transports. Enfin, ces mesures font appel à des instruments d'information et de sensibilisation, qui ont été renforcés dans le cadre du plan national d'amélioration de l'efficacité énergétique, décidé par le Gouvernement le 6 décembre dernier, avec la création des points info-énergie et le renforcement de la communication nationale. Ces mesures sont de nature structurelle et visent à orienter à long terme les comportements vers des modes de mobilité plus durables. Elles apportent effectivement une réponse partielle au traitement des épisodes exceptionnels tels que les grèves, mais leur efficacité doit avant tout être analysée dans la durée. En effet, les comportements à l'oeuvre dans le secteur des transports sont des comportements de long terme, que ce soit en matière d'habitudes de vie, de structure du parc automobile, d'investissements en transports collectifs, de localisation de l'habitat et des activités, et d'urbanisme.

### Données clés

**Auteur :** [M. Christian Estrosi](#)

**Circonscription :** Alpes-Maritimes (5<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 60209

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 23 avril 2001, page 2337

**Réponse publiée le :** 10 décembre 2001, page 7054