



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Pollution et nuisances

Question écrite n° 60823

Texte de la question

M Jean-Pierre Brard attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur l'accroissement de la consommation d'énergie en France dans le secteur des transports terrestres. L'Agence internationale de l'énergie a constaté que, dans notre pays, la part des transports dans la consommation finale d'énergie est passée de 19,4 p 100 en 1973 à 29,8 p 100 en 1990. Les transports routiers de personnes et de marchandises connaissent effectivement une croissance très rapide. Ils constituent une source importante de pollutions avec, notamment, l'accentuation de l'effet de serre autour de la terre, le phénomène des pluies acides fatal à certaines forêts et des conséquences sur la santé, en particulier au niveau du système respiratoire. Il lui demande en conséquence quelles mesures il envisage pour réduire la consommation d'énergie, en particulier dans le secteur des transports routiers, notamment en favorisant la production et la vente de véhicules faiblement consommateurs de carburant et en limitant le transport des marchandises par voie routière.

Texte de la réponse

Reponse. - L'accroissement important de la consommation d'énergie par les transports, en particulier d'énergie d'origine pétrolière par les transports routiers, est un phénomène particulièrement sensible depuis 1985 : la consommation d'énergie pétrolière par les transports routiers est en effet passée de 29,3 millions de Tep en 1985 à 37 millions de Tep en 1991. Cette augmentation de la consommation résulte tout d'abord d'un accroissement du trafic (38 p 100 pour le trafic routier de marchandises et 22 p 100 pour celui des voyageurs) étroitement lié au développement économique qu'a connu notre pays au cours de la période ; elle a aussi pour cause, en ce qui concerne les marchandises, la forte augmentation des échanges internationaux, qui rallonge les distances de transport, et l'extension de nouvelles pratiques de production (telles que le recours aux « flux tendus »). On notera aussi que les consommations unitaires d'énergie ont cessé de diminuer dans les transports au cours de cette dernière période. Il y a lieu cependant d'observer qu'une partie de cette augmentation de la consommation (pour plus d'un million de mètres cubes selon l'OEST entre 1985 et 1991) pourrait résulter de comportements différents en matière d'achats de carburants du transport international et des frontaliers (qui s'approvisionnent proportionnellement plus en France que jadis). Les pouvoirs publics, préoccupés de cette évolution, ont agi dans plusieurs directions : - par une action à la source sur les véhicules en soutenant des programmes de recherche, comme le programme « véhicule propre et économe » initié par nos constructeurs, et qui devrait se prolonger prochainement dans le domaine des véhicules industriels. Par ailleurs, le Gouvernement soutient fortement le développement du véhicule électrique pour lequel un accord cadre signé le 28 juillet 1992, définit des modalités d'expérimentation, d'insertion dans la ville, et des aides avantageuses à l'acquisition de ces véhicules. Enfin, une nouvelle fiscalité des biocarburants permettra à ceux-ci d'être plus compétitifs par rapport à l'énergie importée ; - par le développement des transports ferroviaires et collectifs : - mise en œuvre du schéma directeur des TGV (on a pu estimer, de façon prudente, à plus de 60 000 tonnes l'économie annuelle de pétrole apportée par le seul TGV Paris - Sud-Est) ; - développement des transports urbains de Paris et de Province, et en particulier des sites propres (métros, tramways, VAL) ; - action en faveur du transport combiné (fer - route surtout) des marchandises dont un schéma de développement, intégré dans la

perspective européenne est en cours de finalisation. Les transports ferroviaires et les transports collectifs bénéficient, dans le cadre du programme de recherche et de développement technologique dans les transports (PREDIT) d'une action intense de recherche soutenue par les pouvoirs publics. Pour conclure, il y a lieu de rappeler que le rééquilibrage du partage modal et la stabilisation du transport routier pour des raisons d'environnement et d'économie d'énergie, passent aussi par une optimisation de l'usage de l'infrastructure, que permet le recours à une information en temps réel des usagers et une tarification différenciée. Plusieurs expériences se déroulent actuellement en France dans ces directions.

Données clés

Auteur : [M. Brard Jean-Pierre](#)

Circonscription : - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60823

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement, logement et transports

Ministère attributaire : équipement, logement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 août 1992, page 3617