

Transition énergétique : n'asphyxiez pas les transporteurs !



Transition énergétique : n'asphyxiez pas les transporteurs !

Nuitamment, un accord européen vient d'être trouvé ce 19 février entre la Commission et le Parlement européen : les poids lourds devront réduire leurs émissions de 15 % d'ici à 2025 et de 30 % d'ici à 2030. Au surplus, les constructeurs devront s'assurer que les véhicules à faibles émissions ou à zéro émission représentent 2 % de la part de marché des véhicules neufs d'ici 2025.

Même si cet accord doit encore être adopté par les plénières du Parlement en et du Conseil des 28

États membres, il faut six ans pour respecter le quota de la première étape, onze pour la seconde... Sera-ce suffisant ? Certains, comme l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA), s'inquiètent de ce court délai. D'autres pointent le manque d'infrastructures nécessaires au développement des énergies alternatives.

On le sait : l'OTRE, sur le fond, partage ce défi de basculement vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et d'émissions de gaz à effet de serre. Auditionnée le 20 février par Olivier JACQUIN, membre de la Commission sénatoriale de l'aménagement du territoire et du développement durable, la présidente de l'OTRE, Aline MESPLES, a eu l'occasion de le rappeler.

Dans ce but, la position de l'OTRE a toujours été claire et explicite : elle milite pour l'accélération du déploiement d'énergies de substitution et le développement des énergies alternatives GNC, GNL, électricité, biocarburant. Mais dans cette équation, il ne faut pas oublier qu'on demande aux transporteurs d'être toujours plus compétitifs...

Et, encore une fois, l'OTRE soutient que l'offre alternative aux véhicules diesels professionnels proposée par les constructeurs et les distributeurs de carburant n'est pas à la hauteur des enjeux. Et c'est bien là le problème. Les engagements pris par ces acteurs apparaissent loin de cette trajectoire ambitieuse de la transition énergétique retenue par la France, voire par l'Union européenne ce 19 février. Et le constat est identique pour les distributeurs dont les ambitions affichées sont loin de toutes se concrétiser.

Ceci d'autant plus que l'engagement du transport routier dans la transition écologique se caractérise essentiellement par des contraintes et des échéances qu'on lui impose alors même que les autres acteurs ne s'exposent qu'à des engagements non contraignants !

C'est la raison pour laquelle l'OTRE plaide pour la négociation d'un **accord de transition énergétique pour le transport** dans lequel tous, État, collectivités territoriales et acteurs de la filière s'engagent pour une durée déterminée avec révision au terme.

Le contenu de la concertation envisagée pourrait être celui-ci :

- D'une part, avec l'État, les constructeurs, les filières de distribution des carburants alternatifs pour que des objectifs chiffrés annuels de développement de l'offre de motorisation alternative soient déterminés en même temps que la mise en place d'un réseau de ravitaillement. À défaut d'objectifs atteints, les contraintes et la fiscalité sur les usagers transporteurs professionnels pourraient être remis en cause, et des pénalités appliquées,
- D'autre part, avec l'État et les représentants des collectivités territoriales pour unifier nationalement les règles à l'égard du transport routier : contraintes identiques, aides financières, politiques d'achat de transport routier, etc...
- Enfin, avec les sociétés d'autoroutes qui gèrent le réseau concédé afin qu'elles participent à l'effort collectif en faveur de la transition énergétique du transport routier.

La semaine passée, nous évoquions la volonté politique dont l'État doit faire preuve dans la lutte contre les dysfonctionnements du détachement... C'est une autre volonté politique mais la même détermination qui doit habiter tous et chacun dans ce dossier de la transition énergétique. Ne contraindre et ne soumettre à des délais que les seuls transporteurs ne feraient que les... asphyxier !

Philippe BONNEAU