

PROJET DE LOI SUR LE CLIMAT

Suite aux travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC), le gouvernement prépare un projet de loi très édulcoré en matière de mobilité

Suite aux travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC), le gouvernement prépare un projet de loi très édulcoré en matière de mobilité : la promotion de la voiture dite propre l'emporte sur le report du trafic automobile sur le transport public et sur un partage volontariste de la voirie urbaine, pourtant seuls susceptibles d'enrayer rapidement les crises énergétique et climatique.

Une priorité : restreindre fortement la dépendance routière

De nombreux automobilistes souhaitent se libérer de la dépendance automobile et réclament des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture : cette dépendance s'est au contraire accrue ces dernières années avec la contraction du réseau ferré et la diminution de l'offre ferroviaire.

Le projet de loi ne corrige pas cette situation : l'offre de transport public doit être supérieure à la demande et la précéder. De même, il n'introduit aucune mesure décisive pour sortir le transport du fret de sa dépendance irrationnelle et coûteuse au camion, qui utilise gratuitement le réseau routier alors qu'il bénéficie d'un prix partiellement détaxé du gazole.

Un manque évident d'ambition

Si les mesures proposées sont pertinentes, le projet de loi se polarise sur le véhicule supposé propre avec la création de nouvelles zones à faibles émissions dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. alors que la priorité devait aller au « report modal » et à un nouveau partage de la voirie urbaine.

De nouvelles limitations de vitesse devraient être introduites sur le réseau routier, selon le modèle suisse préconisé par la FNAUT : 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies rapides, 80 sur les autres routes.

L'équité entre les différents modes de transport n'est pas respectée

Les investissements routiers doivent être fortement réduits au bénéfice des transports publics urbains et ferroviaires. Les aides fiscales doivent favoriser les modes les plus sobres en espace et en énergie.

Le transport public : une alternative crédible à la voiture s'il est bien exploité

Le transport public (à l'exclusion du transport aérien) est un service de première nécessité : le taux de TVA de 10% qui lui est appliqué doit être abaissé à 5,5%, comme avant 2014. Mais le projet de loi ignore cette possibilité qui fait partie des amendements que la FNAUT adresse aux parlementaires.

Le rail – RER métropolitains, petites lignes, grandes lignes classiques ou lignes à grande vitesse – est l'outil principal de l'aménagement du territoire et doit constituer la colonne vertébrale du système de transport. Mais le projet de loi n'introduit aucun investissement ferroviaire nouveau et aucune restriction nouvelle du trafic aérien intérieur ; il ne limite que partiellement les extensions d'aéroports.

L'objectif du projet de loi est une réduction de 55 % des émissions françaises de CO2 d'ici 2030 par rapport à 1990, mais cet objectif restera manifestement illusoire dans le secteur de la mobilité tant que des mesures plus décisives seront écartées contrairement aux recommandations de la CCC.