

Conférence de presse du vendredi 4 juillet 2014

Le projet de loi de programmation pour la transition énergétique : et le secteur des transports ?

1. Le projet de loi

Des intentions très louables (écologiques, économiques, sociaux)

- Réduire l'impact des énergies fossiles sur la santé publique et la biosphère.
- Créer des emplois non délocalisables, réduire la facture énergétique de la France (70 milliards €/an), augmenter le pouvoir d'achat des ménages par des économies d'énergie.
- Lutter contre le réchauffement climatique.

L'objectif central - réduire fortement la consommation d'énergie fossile, donc la facture énergétique et les émissions de gaz à effet de serre – est certes chiffré (- 30 % en 2030) mais il n'est pas assez mis en relief. Les autres objectifs tendent à faire diversion.

Les outils - Le projet met l'accent sur les *nouvelles technologies* (efficacité énergétique, énergies renouvelables) : « une loi qui fait appel à la créativité de nos chercheurs ».

- Les *changements de comportements* des ménages et des entreprises (sobriété énergétique) ne sont pas évoqués dans l'exposé des motifs ou le projet de loi.
- La *fiscalité écologique* « *punitive* » est écartée au profit de l'*écologie* « *positive* » : « une loi d'incitation qui préfère lever des obstacles plutôt que d'alourdir des contraintes ».

Les transports, un oubli incompréhensible

Le gouvernement annonce « des mesures ambitieuses » « en faveur des transports propres et économes en énergie ».

La voiture électrique, qualifiée de « véhicule propre » et « appelée à se massifier dans les deux prochaines décennies » (moins de 0,1 % du parc automobile actuel : 30 000 véhicules sur 38 millions) fait l'objet d'une démarche très volontariste.

Mais, hors la voiture électrique, le secteur des transports est quasiment ignoré par le projet de loi (titre III, articles 10 à 19) alors qu'il est :

- aussi énergivore que celui du logement qui fait l'objet de nombreuses dispositions intéressantes (le texte évoque « le grand chantier du bâtiment »),
- encore plus vulnérable à l'insécurité et au coût de nos approvisionnements en pétrole puisqu'il en dépend presque exclusivement.
- le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (26 %).

2. Le véhicule électrique : solution miracle ou mirage ?

La voiture électrique est manifestement considérée comme une solution miracle, car des mesures ambitieuses et coûteuses visent à en stimuler l'usage :

- les flottes publiques devront comporter au moins 50 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en 2030 (article 10) ;
- le bonus à l'achat d'un véhicule électrique est pérennisé et majoré pour atteindre jusqu'à 10 000 euros s'il s'accompagne de la mise à la casse d'un véhicule diesel ;
- l'implantation de 7 millions de bornes de recharge est prévue d'ici 2030 (il en existe 10 000 aujourd'hui), obligatoire sur les parkings publics et privés (article 11).

Un véhicule « propre » ?

Les limites écologiques du véhicule électrique ont déjà été soulignées par l'ADEME.

- Fabrication des batteries : problèmes d'extraction et de recyclage.
- Recharge des batteries en période de pointe : le bilan carbone dépend du mode de production de l'électricité.

Le créneau de la voiture électrique

L'électrification massive du parc n'est pas souhaitable en l'état actuel de la technologie. Mais le véhicule électrique permet de limiter les nuisances locales (bruit, pollution de l'air), il est donc intéressant en milieu urbain dense.

- Les flottes captives des administrations et entreprises.
- Les véhicules utilitaires (ramassage des ordures, nettoyage urbain,...).
- La distribution des marchandises en ville.

Une illusion technologique

Si la voiture électrique se répand massivement, bien des problèmes liés à la voiture individuelle subsisteront : congestion (la voiture électrique est aussi encombrante que la voiture thermique, donc aussi inadaptée qu'elle au milieu urbain), aménagement de l'espace urbain centré sur la voiture, étalement urbain,...

La FNAUT s'oppose à toute autorisation d'emprunt des couloirs réservés aux bus, vélos et taxis par les voitures électriques. Si des facilités de circulation sont accordées aux voitures électriques, elles doivent l'être au détriment des véhicules thermiques.

La traction thermique

- Les biocarburants : 15 % de la consommation en 2030 ? Une autre illusion (article 12).
- Une piste plus prometteuse n'est pas évoquée : la voiture à 2 litres aux 100 km.

3. Les lacunes du projet de loi

Des mesures mineures ...

- La grande distribution devra réduire *volontairement* ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % en 2025 dans ses activités logistiques.
- La création de zones de circulation restreinte (ZCR) dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants sera autorisée.
- Des sanctions sont introduites pour retrait des filtres à particules (défapage).
- Les objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques seront fixés par décrets en 2015.
- Une nouvelle réglementation de la planification territoriale de la qualité de l'air et du bruit (adaptation des plans de protection de l'air et plans locaux d'urbanisme).

... mais le report modal est ignoré

A quelques détails près, économiser l'énergie fossile et réduire la pollution lors des déplacements se réduit à la diffusion de la voiture électrique : le projet de loi est conçu sans vision de la politique des transports. Bien que le public réclame aujourd'hui en priorité des alternatives à la voiture, le levier du report modal est négligé. Aucun objectif chiffré de réduction des trafics (automobile, camion, avion) engendrant des gaspillages énergétiques n'est fixé.

- **Le vélo** n'est même pas cité ! Il est pourtant parfaitement adapté à la ville, susceptible de devenir un transport de masse comme à Amsterdam ou Copenhague, et des mesures nombreuses et peu coûteuses restent à prendre pour en faciliter l'usage.

- **Le transport collectif** est un autre parent (très) pauvre du projet de loi (seul le câble est cité, article 15, mais son créneau est très étroit) : aucun engagement n'est pris pour le développer, aucune source nouvelle de financement n'est envisagée (transport collectif urbain, train). Rappel : l'avion émet 36 fois plus de GES et la voiture 16 fois plus que le TGV par voyageur x km.

- **L'autopartage** est très incitatif à un usage plus fréquent du vélo et du transport collectif, et à une démotorisation des citadins. Mais les mesures envisagées sont mineures : l'autopartage devient une compétence des Autorités Organisatrices de la Mobilité (si inexistence ou d'inadaptation de l'offre privée), les AOM fixeront les critères du label « autopartage ».

- Rien n'est dit sur **l'étalement urbain**, source de trafic automobile quotidien.

- Rien n'est dit sur **le transport du fret**.

- Rien n'est prévu pour corriger les **conditions inéquitables de concurrence** entre le transport collectif ou le transport du fret par rail ou voie d'eau d'une part, l'automobile, le camion et l'avion d'autre part.

Même des suggestions réglementaires simples et peu coûteuses présentées par la FNAUT ont été écartées.

4. Les propositions de la FNAUT

Maîtrise de la mobilité

- Moduler les aides fiscales au logement. Taxer les implantations de logements dans les zones non desservies par les TC
- Renforcer la densification de l'habitat et des activités le long des axes lourds de transport collectif, en particulier autour des gares périurbaines après réactivation des étoiles ferroviaires (exemple typique : Tours). Généraliser les contrats d'axes.
- Encourager les entreprises qui développent le télétravail.
- Favoriser le commerce de proximité, taxer les grandes surfaces.

Consommation des véhicules routiers

- Une campagne nationale pour l'écoconduite, comme pour la sécurité routière.
- Une réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes, voies express et autoroutes, qui permettrait d'importantes économies de pétrole et d'émissions de GES et un gain sensible de sécurité (loi de Nilsson).
- La généralisation du 30 km/h en ville sauf sur les grands axes.
- L'aggravation du malus à l'achat des véhicules neufs et la suppression du bonus.
- Le renforcement des normes relatives aux véhicules utilitaires légers
- Un plan de sortie du diesel associant mesures réglementaires et fiscales

Transferts modaux

Déplacements des personnes

- Une campagne d'information du grand public sur le coût réel d'usage de la voiture, généralement sous-estimé par l'automobiliste (cf étude de Jean-Marie Beauvais).
- Enrichissement du Code de la rue pour faciliter l'usage quotidien du vélo.
- Obligation d'établir des PDU dans les agglomérations de 30 000 à 100 000 habitants.
- Obligation d'établir des PDE dans les grandes entreprises et administrations (Education nationale en particulier, réduire l'accompagnement automobile des enfants aux établissements scolaires).
- Légalisation du péage urbain sans contrainte démographique pour augmenter la probabilité d'une expérimentation (la loi Grenelle 2 l'a légalisé seulement dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants).
- Baisse du taux de TVA sur les transports collectifs (cf pays européens voisins).
- Validation de la carte enfant-famille sur les trains Intercités.

Transport de marchandises

- Mieux contrôler le transport routier pour lutter contre la fraude (charges, vitesses, temps de conduite, dissimulation de matières dangereuses).
- Favoriser l'implantation d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP).
- Favoriser les embranchements fret des entreprises et l'implantation des entreprises près des voies ferrées par des incitations réglementaires et fiscales.
- Encourager les rabattements de trafic routier sur le ferroviaire et le fluvial (exonération de l'écotaxe).

5. Conclusion : un projet de loi à revoir

Le projet de loi est très décevant en ce qui concerne le secteur des transports. Partant des objectifs à atteindre, il fallait bâtir une vraie politique écologique des transports permettant de concrétiser les discours entendus depuis 20 ans, donc favoriser les modes économes en énergie (fluvial, ferroviaire, transports collectifs, modes doux, ferroviaire, fluvial) et de défavoriser les modes gaspilleurs (route, avion).

- **Aucun signal politique** incitant au changement des comportements n'est donné. Au contraire, tout repose sur les progrès de la technologie (moteurs, carburants), sans doute nécessaires mais en aucun cas suffisants pour atteindre le « facteur 4 ».

- **Les contradictions** entre l'objectif affiché et l'actuelle politique des transports sont évidentes, elles rendent le projet totalement illisible et peu crédible :

- relance des projets routiers et autoroutiers, maintien du projet NDDL
- confirmation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes
- recul sur l'écotaxe poids lourds d'où blocage des projets de TCSP urbains et de sauvegarde de lignes ferroviaires voyageurs et fret menacées de fermeture (1500 km de lignes capillaires fret vont fermer par manque de moyens de RFF)

- **La fiscalité écologique** est écartée (« il faut changer les comportements avant de taxer »). Mais comment changer les comportements, qui n'évoluent pas spontanément, sans investir dans les modes alternatifs à la route et à l'avion (infrastructures et exploitation), et comment investir (TCSP, réseau ferré) sans ressources nouvelles ?

Le levier de la fiscalité écologique est un instrument efficace et indispensable de la transition énergétique. Si on le rejette sous prétexte qu'il est socialement punitif, on se condamne à l'inaction. Il faut commencer par supprimer les niches fiscales nocives pour l'environnement, qui s'élèvent à plus de 15 milliards d'euros par an et concernent essentiellement les transports (voir note ci-dessous). *Ce qui manque n'est pas l'argent public, mais la volonté politique.*

Note - Liste non exhaustive des avantages fiscaux accordés aux énergies fossiles (en millions €) (source : Réseau Action Climat).

- Sous-taxation du gazole : 6900 M€
- Exonération de TICPE sur le kérosène (vols domestiques) : 550 M€
- Taux réduit de TVA sur les billets d'avion : 500 M€
- Remboursement de TICPE aux transporteurs routiers : 320 M€
- Remboursement de frais automobile : 2100 M€
- Exonération de TICPE sur les raffineries : 150 M€
- Surévaluation du coût d'usage de la voiture par le barème fiscal kilométrique

Avantages financiers accordés aux compagnies aériennes à bas coûts.