

PROJET DE LOI D'AVENIR POUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DONT LA FRANCE A BESOIN



Exposé des motifs

Ce projet de loi est né de la volonté et la responsabilité de l'État de mettre en cohérence la politique de transports avec les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris de limiter la hausse des températures à 2° et 1,5°C autant que possible. Il est nécessaire au respect du plan climat publié en juillet 2017. Les transports représentent la première source d'émissions de gaz à effet de serre en raison de leur dépendance aux énergies fossiles, au transport routier et à la voiture et ces émissions continuent d'augmenter. Ce projet de loi est aussi animé par la nécessité de revoir la législation pour moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements et en faire un outil de la transition écologique.

Non seulement l'urgence climatique et sanitaire nous pousse à agir mais notre action apportera des réponses aux défis auxquels se confronte la société française au quotidien.

Rappelons que les solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports sont étroitement corrélées aux préoccupations actuelles des citoyens, tout autant que leurs droits fondamentaux. Le système de transports actuel nuit en effet au droit à respirer un air non pollué et à vivre dans un environnement sain. À raison d'une heure trente passée dans les transports chaque jour, le système actuel est synonyme de stress et de souffrances. Il est aussi un facteur de vulnérabilité, la voiture coûtant à son propriétaire 5000 euros en moyenne chaque année, et de renoncement, un emploi sur quatre étant refusé par manque de transports.

Seule une refonte écologique de la politique des transports pourra **améliorer la qualité de l'air** et diminuer la sédentarité en réduisant le trafic routier et en soutenant les mobilités alternatives, **libérer davantage de pouvoir d'achat**, en privilégiant des transports moins consommateurs d'énergie, très rentables à moyen terme, **désenclaver les territoires** en offrant des services de transports écologiques au plus grand nombre, **accélérer l'innovation sociale et technologique** à grande échelle, **lutter contre le chômage** en créant des centaines de milliers d'emplois non délocalisables grâce aux technologies d'efficacité énergétique et aux

transports plus écologiques.

Nous dessinons aujourd'hui un futur désirable pour les transports et la mobilité au quotidien en France.

La transition énergétique dans le secteur des transports passe par trois leviers :

- D'abord, réorganiser l'espace de façon à limiter l'étalement urbain et les besoins en déplacements, dont découle le choix du mode de transport. Cela passe par un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacement alternatifs à la voiture et par l'articulation des politiques d'aménagement, d'urbanisme et de transports, pour rapprocher les logements des lieux de services, d'activités professionnelles et de loisirs.
- Deuxièmement, améliorer la performance énergétique des véhicules pour réduire la consommation de carburant et procéder au remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables et propres, comme l'électricité renouvelable et le biogaz.
- Enfin, faire évoluer les pratiques et les comportements vers les modes de transports les plus écologiques : les transports ferroviaires et par voie d'eau pour les biens et le train, les transports en commun, le covoiturage, le vélo et même la marche à pied, qui ont tous un domaine de pertinence sous-exploité aujourd'hui.

Les mesures présentées sont un socle nécessaire pour concrétiser les engagements de la France à viser la neutralité carbone et lutter contre les changements climatiques. Elles trouvent appui dans les conclusions de la concertation nationale des Assises de la mobilité organisées par le gouvernement en 2017.

Concrètement, il s'agit de transporter et de se déplacer moins, mieux et autrement, avec à la clé des co-bénéfices en termes d'économies, de santé, de sécurité routière, de congestion et de redynamisation des villes.

Sommaire

TITRE I

Préserver le climat et les ressources naturelles

TITRE II

Protéger la santé de tous

TITRE III

Investir dans les transports du quotidien

TITRE IV

Mettre en oeuvre une fiscalité juste et équitable

TITRE V

Réduire les fractures territoriales et garantir le droit à la mobilité

TITRE VI

Accélérer l'innovation environnementale et sociale dans les flottes

TITRE I

Préserver le climat et les ressources naturelles

LE CONSTAT

Du fait d'une politique historiquement orientée vers le développement des routes et autoroutes, les infrastructures de transports représentent aujourd'hui la plus grande part d'occupation du sol en France¹. Cette orientation a abouti à l'artificialisation des sols et à l'étalement urbain. Cette tendance ne peut qu'être aggravée par la construction de nouvelles routes et autoroutes. De plus, ces infrastructures engendrent toujours plus de trafic, générateur de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Stopper ces projets libérera des économies pour l'État et la collectivité, nécessaires pour investir dans les solutions aux défis climatiques et sanitaires, tout en préservant les ressources naturelles.

10 projets autoroutiers

font l'objet d'une opposition locale citoyenne pour leur impact sur les ressources naturelles.

AGIR

1 Instaurer dans la loi mobilité **une règle d'or climatique et environnementale** pour n'autoriser et ne financer, aux niveaux national et local, que les projets d'infrastructures de transports qui témoignent d'un bilan environnemental total bénéfique sur le long terme, compte tenu du trafic induit, et après une étude systématique des alternatives et l'organisation d'un débat public sur ces choix.

2 Mettre en place un **moratoire immédiat sur les constructions et extensions de surfaces commerciales en périphérie** pour enrayer la dévitalisation des centres-villes, soutenir les commerces de proximité et diminuer le recours à la voiture.

Abandonner ces projets autoroutiers signifierait une économie de **deux milliards d'euros** environ à l'État.

TITRE II

Protéger la santé de tous

LE CONSTAT

La forte dépendance aux énergies fossiles en France comme le diesel et l'essence et à la voiture dans la mobilité quotidienne est largement responsable de la pollution de l'air. Le dépassement régulier des seuils a conduit la France devant la Cour de Justice de l'Union européenne et représente la troisième cause de mortalité en France. Cette dépendance aux transports motorisés a réduit la place des mobilités actives comme le vélo et la marche à pied, et est devenue un facteur de sédentarité. 57% des hommes et 41% des femmes sont en situation de surpoids et d'obésité en France.

De plus, le coût de ces problèmes sanitaires (100 milliards d'euros pour la pollution de l'air) pourrait s'alourdir dans les années à venir.

Le risque de mort subite cardiaque est **38%** supérieur pour les personnes habitant à moins de 50 mètres d'un axe routier. Ces personnes sont le plus souvent parmi les plus modestes.

AGIR

1 Rendre les villes respirables en mettant en oeuvre **dès 2018 des zones à faibles émissions** dans les agglomérations les plus exposées à la pollution, celles couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, en y **interdisant les véhicules diesel et essence à l'horizon 2025**.

2 Inciter à l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail en rendant **l'indemnité kilométrique vélo (IKV) obligatoire** et cumulable avec les abonnements de transports en commun, pour un montant de 25 centimes par km dans les limites de 400 euros défiscalisés.

3 Relancer le **bonus à l'achat de vélos à assistance électrique** à hauteur de 27% du prix d'achat dans tous les territoires.

40% de probabilités en moins d'avoir un cancer grâce aux déplacements actifs dans notre vie quotidienne (vélo, marche...).

9 mois d'espérance de vie seraient gagnés dans les grandes villes si la pollution de l'air était diminuée.

1. Les infrastructures de transports représentent le premier objet d'occupation des espaces construits, revêtus ou stabilisés selon (37% devant l'habitat, 29%, et le secteur privé, 24%). MTEs Artificialisation: De la mesure à l'action, janvier 2017. MTEs.

TITRE III

Investir dans les transports du quotidien

LE CONSTAT

Entre 1990 et 2015, la France a investi 276 milliards d'euros dans le réseau routier. En conséquence, l'utilisation de la voiture reste majoritaire pour la mobilité longue et courte distance. Le renforcement des transports en commun de masse, en particulier dans les quartiers prioritaires et les zones périurbaines, l'usage des mobilités collaboratives et partagées dans les zones rurales et périurbaines moins denses et le développement d'aménagements cyclables pour améliorer les conditions d'utilisation du vélo dans tous les territoires nécessitent des investissements de la part de l'État en complément de celui des collectivités territoriales.

Pour **8,3 millions de personnes**,
(soit la majorité des actifs qui utilisent la voiture au quotidien) les transports en commun font défaut.

AGIR

1 Investir un milliard d'euros sous le quinquennat pour soutenir les projets des collectivités en faveur des solutions de transports du quotidien comme les transports en commun et les bus plus propres. **Résoudre les noeuds ferroviaires** pour développer des réseaux de trains rapides de type RER autour des métropoles françaises.

2 Donner une impulsion inédite au vélo dans tous les territoires en créant un **fonds national vélo doté de 200 millions d'euros par an** sur au moins 4 ans pour lancer des appels à projets et faire émerger des territoires cyclables.

Un euro investi dans le vélo crée
15 fois plus
d'emplois que l'automobile.

TITRE IV

Mettre en oeuvre une fiscalité juste et équitable

LE CONSTAT

Le système fiscal actuel est à la fois défavorable à l'environnement et porteur d'injustices sociales et économiques. En étant le seul mode de transport ne payant pas pour l'usage de son infrastructure, le transport routier bénéficie d'une concurrence déloyale par rapport aux alternatives plus écologiques comme le ferroviaire et au fluvial. De plus, les transporteurs routiers se voient rembourser plus d'un milliard d'euros de taxe sur le diesel chaque année alors que c'est une source majeure de pollution de l'air et de gaz à effet de serre. En conséquence, le transport de marchandises n'est pas performant sur le plan énergétique et des emplois sont menacés dans les filières d'avenir comme le ferroviaire.

Les mesures proposées permettront de générer des recettes supplémentaires pour cofinancer les grands chantiers d'une transition écologique juste.

L'exonération totale de taxe sur le kérosène bénéficie en premier lieu aux ménages des catégories aisées car ils prennent

deux fois plus

l'avion que les ménages les moins aisés.

AGIR

1 Supprimer progressivement d'ici 2022 le remboursement fiscal sur le gazole professionnel (TICPE) dont bénéficient les transporteurs routiers.

2 Mettre en place une **redevance kilométrique d'utilisation de l'infrastructure pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes**, en application de la Directive Eurovignette et ouvrir la possibilité aux régions de mettre en place des péages routiers

3 Supprimer la niche fiscale sur le kérosène en introduisant la 1^{ère} année un prélèvement climat par billet sur les vols nationaux.

Neuf pays européens

(Allemagne, Pologne, Suisse, Belgique, Slovaquie, République tchèque, Autriche, Portugal, Hongrie) ont déjà mis en oeuvre une redevance kilométrique d'usage des routes par les poids lourds, avec un impact bénéfique sur l'optimisation du transport routier et le transfert des camions vers les trains.

TITRE V

Réduire les fractures territoriales et garantir le droit à la mobilité

LE CONSTAT

D'un côté, les grandes agglomérations françaises sont asphyxiées par la pollution de l'air et la congestion routière. De l'autre, les déplacements quotidiens des ménages périurbains et ruraux génèrent deux fois plus d'émissions de CO₂ que ceux des pôles urbains tout en subissant les situations les plus critiques de précarité liée à la mobilité. Ces fractures sont l'héritage d'une politique centrée sur la voiture. La diversification des modes de transports dans tous les territoires est essentielle, a fortiori dans un contexte de hausse du prix de l'énergie. Or 80% du territoire n'est pas couvert par les autorités responsables d'organiser la mobilité et la tendance actuelle est au désenclavement ferroviaire avec la fermeture de dessertes et de lignes de trains et de baisse des fréquences, au détriment des usagers. Dès lors, il convient de renforcer la coopération entre les autorités organisatrices de transports pour assurer le droit à la mobilité, garantir des dessertes de qualité pour les périphéries et de rendre au train son rôle dans la transition vers une société plus juste et écologique.

Environ **9 000 km** de petites lignes sont menacées de fermeture en raison d'un manque d'investissement dans la régénération du réseau, avec des répercussions sur d'autres transports sur l'accessibilité et le développement socio-économique des territoires.

AGIR

1 Rendre obligatoires les plans de déplacements pour organiser la mobilité dans tous les territoires et ainsi assurer le droit à la mobilité de tous, tout en généralisant la **tarification solidaire**.

2 Structurer la mobilité courte et longue distance autour du réseau ferré en investissant dans sa régénération plus de 3 milliards d'euros chaque année. Cet effort est nécessaire pour **rendre le train attractif et accessible** au plus grand nombre et en ouvrant le débat aux usagers sur le fonctionnement (horaires, dessertes, fréquences) et l'avenir des lignes.

Chaque place de stationnement vélo créée en gare permet d'éviter en moyenne

2000 km en voiture chaque année car l'utilisation du train et du vélo augmentent (étude Ademe 2016).

TITRE VI

Accélérer l'innovation environnementale et sociale dans les flottes

LE CONSTAT

L'interdiction des véhicules roulant à l'essence, au diesel et aux agrocarburants est inéluctable au vu de l'impératif de sortie des énergies fossiles et néfastes pour le climat. Cependant, les acteurs économiques ont besoin de visibilité à court terme. Le signal donné à l'industrie automobile doit être renforcé au moyen notamment de réglementations pour qu'ils produisent des véhicules véritablement moins polluants, moins lourds et plus économes. Alors que le marché en est encore aux balbutiements, il est nécessaire d'accélérer l'évolution du parc automobile vers des motorisations alternatives comme la voiture électrique ou biogaz, tout en l'inscrivant dans le cadre d'une transition vers 100% d'énergies renouvelables et du respect de l'environnement.

99% des véhicules qui roulent en France carburent à l'essence, au diesel et aux agrocarburants avec un effet néfaste sur le climat et l'environnement.

AGIR

1 Diminuer la consommation de carburant des camions et des véhicules légers en jouant un rôle moteur au niveau européen pour l'adoption d'objectifs contraignants pour les constructeurs automobiles et cohérents avec l'accord de Paris pour 2025 et 2030 en réduisant notamment les émissions de CO₂ des voitures neuves de 25 % entre 2020 et 2025.

2 Effectuer des tests de surveillance du marché automobile de manière indépendante et transparente et financés grâce à un **prélèvement sur les constructeurs automobiles**.

3 Accélérer le renouvellement du parc en transformant la prime à la conversion pour les véhicules en prime à la mobilité ouverte aux services d'autopartage et à l'achat de vélos à assistance électrique de façon à inciter tant au changement de véhicule que de mode de transport.

D'ici à 2030, entre **66 000 et 71 000** emplois pourraient être créés en accélérant la transition écologique du secteur automobile, grâce à l'innovation et les économies sur le pétrole importé.

PROJET DE LOI D'AVENIR POUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DONT LA FRANCE A BESOIN

PRÉSERVER LE CLIMAT ET LES RESSOURCES NATURELLES

- Une règle d'or climatique et environnementale pour n'autoriser et ne financer que les projets d'infrastructures de transports qui témoignent d'un bilan environnemental total bénéfique
- Un moratoire immédiat sur les constructions et extensions de surfaces commerciales en périphérie

PROTÉGER LA SANTÉ DE TOUS

- Des zones à faibles émissions dans les agglomérations les plus exposées à la pollution, où sont interdits les véhicules diesel et essence à l'horizon 2025
- Une indemnité kilométrique vélo (IKV) obligatoire et cumulable avec les abonnements de transports
- Un bonus à l'achat de vélos à assistance électrique à hauteur de 27% du prix d'achat dans tous les territoires.

INVESTIR DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

- Un milliard d'euros investis par l'État pour soutenir les projets des collectivités en faveur des solutions de mobilité et la résolution des nœuds ferroviaires pour développer des RER métropolitains
- Un fond national vélo doté de 200 millions d'euros par an pour des territoires cyclables

METTRE EN ŒUVRE UNE FISCALITÉ JUSTE ET ÉQUITABLE

- La fin du remboursement des taxes sur le diesel professionnel pour les transporteurs routiers
- Une redevance kilométrique pour l'utilisation des routes par les poids lourds
- La fin des avantages fiscaux dans le transport aérien avec un prélèvement sur les billets d'avion nationaux

RÉDUIRE LES FRACTURES TERRITORIALES ET GARANTIR LE DROIT À LA MOBILITÉ

- Des plans de déplacements obligatoires pour organiser la mobilité dans tous les territoires, en généralisant la tarification solidaire
- Un investissement de 3 milliards d'euros chaque année dans la régénération du réseau ferré

ACCÉLÉRER L'INNOVATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LES FLOTTES

- Des objectifs de réduction des émissions de CO₂ contraignants pour les producteurs de véhicules et compatibles avec l'accord de Paris
- Des tests de surveillance du marché automobile renforcés, indépendants et financés grâce à un prélèvement sur les constructeurs automobiles
- Une prime à la conversion transformée en prime à la mobilité ouverte à l'autopartage et aux vélos à assistance électrique

LES TRANSPORTS
DONT NOUS AVONS BESOIN

RÉSEAU ACTION CLIMAT

Information - Communication

Simon Coquillaud

simon.coquillaud@reseauactionclimat.org

0180899955