

Annexe détaillée des mesures concernant les déplacements

Les recommandations du groupe « se déplacer » qui nous concernent directement sont les suivantes : (en rouge : le commentaire de la FFMC)

- *Inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant le forfait mobilité durable*
Pas d'opposition au développement des modes « doux » (marche, vélo...) du moment que cela ne se fasse pas au détriment des déplacements motorisés inévitables.
- *Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu*
L'usage d'un 2RM est une alternative positive à l'utilisation de la voiture. Les 2RM circulant en France (3,6 millions¹) ne font l'objet d'aucune distinction spécifique dans les domaines des « Mobilités ». Ils sont assimilés de facto « à des voitures comme les autres » sous prétexte qu'ils partagent les mêmes infrastructures routières que les automobiles et qu'ils fonctionnent avec un moteur thermique à essence.
De plus, cette proposition impacterait les usagers qui n'ont pas d'autres moyens (car pas d'alternative) pour se rendre sur leur lieu de travail.
- *Créer des parkings relais*
Les parking-relais sont peu ou pas adaptés aux 2RM. De plus, quand un usager 2RM a commencé son trajet avec ses équipements de protection individuels (casque, gants, bottes, veste renforcé...), c'est difficile de rester ainsi équipé pour continuer en transports collectifs ou à pied.
- *Interdire les centres-villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre*
Le problème des gaz à effet de serre n'est-il pas plus important sur les grands réseaux et pour les transports lourds ? En ville où les émissions de microparticules sont les plus nocives pour la santé des habitants, les 2RM sont les véhicules motorisés qui en produisent le moins, tout en fluidifiant le trafic. Les études réalisées dans ce domaine démontrent que passer de la voiture au 2RM entraîne une baisse importante des embouteillages, donc de la pollution en ville.
- *Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides*
Déjà en cours. Les 2RM qui ne créent pas d'embouteillages devraient être autorisés à circuler sur ces voies réservées, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité, en leur évitant d'être serrés dans le flux des autos ralenties dans les bouchons.
- *Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables*
L'état des routes se dégrade fortement. La France est passée de la 1^{ère} à la 18^{ème} place dans le classement établi par le forum économique mondial sur l'état du réseau routier. Ne doit pas se faire au détriment des autres usagers.
- *Réduire la vitesse sur autoroute à 110 km/h maximum (mesure non retenue)*
Mesure plus spectaculaire et démagogique que réellement efficace sur la pollution... la

¹, selon une étude statistique du Commissariat général au développement durable en 2012

vitesse moyenne réelle mesurée sur autoroute est déjà de 120 km/h. De plus, un abaissement généralisé de tous à 110 km/h va perturber le trafic des poids-lourds, désorganiser la logistique du fret routier et réduire le différentiel de vitesse permettant les dépassements en sécurité. Cette mesure ne serait acceptable, au nom de l'écologie, qu'à la seule contrepartie de rendre les autoroutes gratuites. Au plan de la sécurité routière, les autoroutes sont le réseau le plus sûr, il faut donc inciter à les emprunter et là, tant que les autoroutes restent chères, réduire leur unique intérêt qui est de se déplacer rapidement et en sécurité revient à émettre une mesure totalement contre-productive.

- Réduire la TVA sur les billets de train. Généraliser les mesures tarifaires attractives
- Développer un plan d'investissement pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux

Après des années d'abandon du réseau ferroviaire de proximité, de suppressions de lignes de fret (comme le « train des primeurs » Perpignan-Paris ou les trains de nuit), de fermetures de gares en province, la Convention citoyenne pour le climat pilotée par des technocrates et des hauts fonctionnaires découvre les vertus du transport ferroviaire. La FFMC profite de ce retour de la lumière pour demander le redéploiement de la formule « train-auto » qui permet également de traverser la France par le train avec sa moto sur wagon porte-voitures, en toute sécurité, notamment pour les longs trajets des vacances. Parmi les propositions favorables au train, la Convention citoyenne avait recommandé un abaissement de la TVA sur les billets SNCF, mais cela a été écarté par le ministre des finances Bruno Lemaire.

- Développer les autoroutes de fret maritime (et fluvial), sur des trajets déterminés
- Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'écoconduite
Bien sûr qu'il faut inciter les usagers à des retours en formation sur l'écoconduite ! NB : les nouveaux détenteurs du permis sont déjà formés à l'écoconduite
- Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement
- Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations pour les transporteurs pour l'achat de poids lourds neufs plus propres
- Inciter, par des obligations réglementaires et fiscales, au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs
- Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA
- Interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports
- Mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs
- Agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires.

Toutes ces propositions sont des mesures de bon sens, plusieurs fois exprimées dans les conventions internationales sur le climat qui se succèdent depuis plus de dix ans... Elles sont déjà en cours de mise en place (interdiction des fiouls lourds, normes euros, ...)

- Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants
- Renforcer fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte

Reste encore à définir ce qui est un « véhicule polluant ». La question du poids est une évidence et elle met en lumière le fait que les 2RM sont les véhicules motorisés les plus légers (4 à 6 fois moins lourds qu'une automobile moyenne).

- Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs, les véhicules anciens pouvant continuer de circuler

Oui. Et bien entendu, laissons les véhicules anciens circuler : ils sont peu nombreux, souvent indispensables à leurs utilisateurs n'ayant pas les moyens de les remplacer et les mettre au rebut faute de leur accorder le droit de circuler ne fait que déplacer la pollution (détruire pour fabriquer du neuf) et va à l'encontre de la réglementation sur l'obsolescence programmée qui vise à faire réparer et durer ce qui fonctionne. Notons aussi que les vieux véhicules, peu technologiques, sont plus légers et souvent moins gourmands en carburant que les véhicules modernes actuels.

La contradiction de cette recommandation se trouve dans la demande de « laisser circuler les véhicules anciens » et par ailleurs de recommander l'extension des Zones à faible émissions basé sur le classement Crit'Air qui interdit déjà l'accès aux zones urbaines des véhicules classés Crit'Air 3, 4 et plus, donc des véhicules âgés de 15 ans et plus... alors, les « véhicules anciens pourront continuer à circuler », mais où si ils sont interdits d'accès dans toutes les grandes villes et leurs périphéries ?

Enfin, interdire de circulation les vieux véhicules constitue une spoliation d'Etat pour leurs propriétaires.

- *Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO2 pour encourager les véhicules propres*
La fonction des assurances, c'est d'indemniser les victimes d'accidents. Une taxe comme celle qui est proposée serait à nouveau une atteinte aux ménages les plus fragiles devant faire durer leur véhicule existant.
- *Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée*
Qu'est-ce qu'un « véhicule propre » ? Il ne suffit pas qu'il soit à motorisation électrique ou hybride : le coût de sa production et les composés minéraux avec lesquels il est produit entrent aussi en ligne de compte, tout comme sa durée de vie, ses capacités à être réparé et finalement recyclé.
- *Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur*
Si cela peut aider les ménages les plus fragiles à s'orienter vers des alternatives pérennes, à la condition que cela n'encourage pas l'obsolescence programmée des véhicules.
- *Créer des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers*
C'est déjà le cas avec le classement Crit'air... quant aux véhicules donnant accès à des services particuliers, de quoi parle-t-on ? De flottes de livreurs « ubérisés » exploités par des opérateurs du commerce dématérialisé ou bien de véhicules déployés pour les services publics ? Dans ce cas, ces véhicules sont déjà autorisés à circuler.
- *Prévoir un plan de formation pour les garagistes, et plus largement de la filière « pétrole », pour accompagner la transformation progressive du parc automobile*
Oui, c'est déjà en cours : les métiers de l'automobile forment déjà leurs professionnels aux nouvelles technologies.
- *Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour les entreprises*
Oui, c'est déjà en cours et déjà discuté au Conseil national de la sécurité routière.
- *Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprises dans le cadre des plans de mobilité*
Oui, c'est déjà en cours et déjà discuté au Conseil national de la sécurité routière.

- *Favoriser des nouvelles modalités d'organisation du travail*
Oui, c'est déjà en cours, notamment renforcé lors de la crise sanitaire liée au Covid-19.
- *Mettre en place un portail unique permettant de savoir à tout moment quels sont les moyens et dispositifs existants sur un territoire pour se déplacer*
Cette proposition est déjà à l'étude, et a même fait l'objet d'une recommandation du Conseil national de la sécurité routière durant le mandat 2013-2015. C'est d'autant plus étonnant que toutes ces recommandations maintes fois exprimées et votées devraient être connues des hauts-fonctionnaires qui pilotent la Convention citoyenne pour le climat.

Ces mesures sont détaillées sur le site Internet de la Convention sur le climat et le volet consacré à la « transition » des véhicules par des dispositions réglementaires est consultable sur :

<https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/objectif/agir-sur-la-reglementation-et-aider-a-la-transition-vers-un-parc-de-vehicules-propres/> et sur :

<https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/pr/ccc-sedeplacer-agir-sur-la-reglementation-et-aider-a-la-transition-vers-un-parc-vehicules-propres.pdf>

Le lien vers la transcription légistique de ces mesures est :

<https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/tl/ccc-sedeplacer-agir-sur-la-reglementation-et-aider-a-la-transition-vers-un-parc-vehicules-propres-tl.pdf>