

# Politique des transports : le tableau de bord climatique

<https://reseauactionclimat.org/transports-tableau-bord-climatique/>

**Alors que le projet de loi d'orientation des mobilités  
du gouvernement a été amendé par le Sénat,  
le Réseau Action Climat a évalué que seulement un tiers du chemin  
est parcouru pour mettre la politique de transports en cohérence  
avec la protection du climat et les besoins de mobilité.**

**Seulement un tiers du chemin est parcouru pour répondre à l'urgence  
climatique !**

**L'action de la France sur la politique de transports et de mobilités n'est pas suffisante pour  
enrayer les changements climatiques, avec seulement un tiers du chemin parcouru.**

En effet, les mesures dévoilées à ce stade dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités, son volet sur la programmation des investissements et le projet de loi de finances 2019, ne répondent pas aux besoins de moderniser le transport de marchandises et de permettre à chacun de se déplacer moins, mieux et autrement. Certaines d'entre elles sont même néfastes à l'environnement et au climat.

Cette évaluation est réalisée à l'aune des solutions portées par les associations et proposées au gouvernement dans un [projet de loi d'avenir pour les transports et la mobilité dont la France a besoin, publié en mai 2018](#). Ce projet comprend 15 mesures, réparties en 6 chapitres. L'application complète et rapide de ce socle de mesures permettrait de parcourir 100% du chemin et mettrait la France sur la bonne voie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports. L'évaluation est ajustée en fonction des mesures structurantes qui ont pu être prises par les décideurs avec un effet positif ou négatif sur les émissions de gaz à effet de serre des transports.

## **Sommaire**

[Ressources naturelles](#)

[Santé](#)

[Transports du quotidien](#)

[Fiscalité juste](#)

[Fractures territoriales et droit à la mobilité](#)

[Innovation environnementale et sociale des flottes de véhicules](#)

# RESSOURCES NATURELLES

*Les projets d'infrastructures de transports sont déterminants pour la mobilité de demain. Or, le développement actuel des routes et des autoroutes engendre encore plus de trafic routier et contribue à l'artificialisation des sols. Il génère pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre. L'étalement urbain concourt également à la bétonisation et à l'utilisation de la voiture individuelle. **En l'état, les choix du gouvernement et du Sénat sont empreints de contradictions avec les engagements pris dans ce domaine.***

Alors que seuls les projets d'infrastructures de transports témoignant d'un bilan environnemental et climatique positif devraient être autorisés et financés par l'Etat, [le gouvernement et le Sénat ont décidé de maintenir des projets de nouvelles infrastructures routières et autoroutières dans son plan d'investissement](#). Ces projets d'extension ou de contournement routiers seront générateurs de trafic supplémentaire. Le gouvernement a marqué un point en abandonnant le projet d'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne mais il manque une « règle d'or climatique » pour rendre la politique d'infrastructures et d'investissements de transports compatible avec les engagements pris sur le climat dans le cadre de l'accord de Paris. La participation des associations environnementales au Conseil d'orientation des infrastructures et à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) serait un pas dans cette direction mais elle n'a pas été votée au Sénat.

A fortiori, ni le gouvernement ni le Sénat n'ont porté de mesures efficaces contre l'étalement urbain dans le projet de loi sur l'orientation des mobilités : il n'y a pas eu de décision d'instaurer de moratoire sur les constructions et extensions de surfaces commerciales en périphérie des villes, alors qu'elles contribuent à la dévitalisation de leur centre, participent à l'étalement urbain et génèrent du trafic automobile supplémentaire. Le texte doit donc connaître des modifications substantielles lors de son examen à l'Assemblée pour faire remonter la note.

# SANTÉ

*La forte dépendance à la voiture dans nos transports du quotidien est largement responsable de la pollution de l'air, troisième cause de mortalité en France. Elle a réduit la place du vélo et de la marche à pied, et est devenue un facteur de sédentarité. **Sur ces problématiques de santé, les mesures apportées par le gouvernement et le Sénat dans le projet de loi d'orientation des mobilités sont encourageantes mais méritent d'être renforcées.***

Si le gouvernement a inscrit dans le projet de loi d'orientation des mobilités une obligation, pour les villes les plus polluées, de mettre en place une [zone à faibles émissions](#) où seront interdits les véhicules les plus polluants, la mesure n'intègre pas à ce stade de forte obligation de résultats. Elle

ne garantit pas que tous les véhicules diesel puis essence soient interdits en zone urbaine dense d'ici 2025, mesure indispensable pour éradiquer la pollution de l'air. Le Sénat a apporté une amélioration mineure avec la possibilité pour toutes les communes d'instaurer une zone à faibles émissions.

Avec [le nouveau plan vélo](#), l'indemnité kilométrique vélo (IKV) progresse en devenant, dans le projet de loi mobilités, le « forfait mobilité durable » obligatoire pour le secteur public (200 euros par an), mais les employeurs du secteur privé pourront encore refuser le remboursement des trajets faits à vélo de leurs salariés, tant qu'elle ne sera pas rendue obligatoire. Le Sénat a apporté des améliorations en rendant possible le cumul du forfait mobilité durable avec les remboursements des abonnements en transports en commun et en généralisant le « savoir rouler » (apprentissage du vélo généralisé dans les écoles d'ici à 2022).

L'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) mise en place par le gouvernement reste une niche, dont les critères d'éligibilité sont tellement stricts et le montant si faible qu'il y a très peu de bénéficiaires, et ce alors qu'un tel bonus serait nécessaire dans tous les territoires.

Le gouvernement avait marqué un point bonus en contribuant à faire baisser l'insécurité routière en diminuant les limitations de vitesses sur les routes mais le Sénat a ouvert la porte à une annulation de la mesure par les départements. Une mesure similaire serait aussi nécessaire sur les autoroutes et en ville où apaiser l'espace urbain permet une pratique sereine de la marche et du vélo.

## TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

*À ce jour, l'utilisation de la voiture reste majoritaire pour les déplacements de courte et de longue distances. Et pour cause : la France a investi des milliards d'euros dans le réseau routier et autoroutier au détriment des alternatives. Pourtant, il existe des solutions de transports plus écologiques pour couvrir l'ensemble du territoire. **Sur l'offre en transports du quotidien et d'aménagements cyclables, de nouveaux moyens budgétaires sont déployés par le gouvernement mais ils restent insuffisants.***

Le Président de la République s'étant engagé à donner la priorité aux transports du quotidien, la loi sur les mobilités lance le financement de nouveaux projets de transports en commun et de trains rapides autour des grandes agglomérations (de type RER). Mais [les montants alloués dans le plan d'investissement](#) sont insuffisants au regard des besoins (estimés à environ un milliard d'euros sur le quinquennat pour les seuls transports urbains) alors que les ressources existent, notamment dans la taxe carbone et le calendrier de réalisation de ces projets est encore flou.

Le gouvernement a créé un fonds vélo national pour soutenir les collectivités dans des projets d'infrastructures, en y associant des mesures encourageantes comme l'apprentissage du vélo à l'école et la mise à disposition de stationnements obligatoires dans les gares. Néanmoins, les besoins ([estimés à 200 millions d'euros par an pour la part de l'Etat](#)) sont supérieurs aux moyens prévus à ce stade (50 millions d'euros en 2019 et 350 millions sur 7 ans) pour réaliser une hausse significative de l'utilisation du vélo. L'affectation des fonds budgétaires devra être suivie de près

pour s'assurer qu'elle permette de pallier au manque de continuité du réseau cyclable et de mettre en œuvre des projets innovants dans des territoires pilotes variés (urbain, rural, périphérie).

## FISCALITÉ JUSTE

*Un an après l'entrée en vigueur de la nouvelle trajectoire des taxes sur les pollutions, le gouvernement a renoncé en novembre à la hausse de la taxe carbone et de la suppression de la niche fiscale du diesel. Le système fiscal actuel reste à la fois défavorable à l'environnement et porteur d'injustices sociales et économiques. Il privilégie notamment le transport aérien et le transport routier de marchandises par rapport aux autres alternatives plus écologiques comme le fret ferroviaire. **Sur les niches fiscales dommageables au climat, l'action du gouvernement a été paralysée par les lobbies : l'Assemblée nationale doit renverser la tendance.***

Le gouvernement avait gagné des points bonus en faisant progresser la fiscalité écologique avec la hausse des taxes sur le diesel et le carbone et la suppression de la niche fiscale sur le gazole non routier utilisé dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, mais en pleine crise des gilets jaunes, il a préféré reculer [en suspendant ces mesures pour un an, puis en l'effaçant de la loi](#), au lieu de mettre à profit les ressources créées pour compenser cette hausse pour les plus démunis tout en investissant dans les solutions d'une transition écologique pour tous. De plus, ni le gouvernement ni le Sénat n'ont mis en place, dans le projet de loi d'orientation des mobilités, de mesures visant à diminuer l'usage des modes de transports les plus polluants pour le fret, ni pour donner une alternative à l'avion sur les déplacements de longues distances :

- L'avantage fiscal dont bénéficie le transport routier pour sa consommation de gazole est maintenu au détriment notamment du report vers le fret ferroviaire et en dépit de ses impacts sur la santé et le climat ;
- Le transport routier ne s'acquitte toujours pas de ses coûts au moyen d'une redevance kilométrique et écologique, le gouvernement ayant reculé sur la vignette poids lourds en plein mouvement des gilets jaunes ;
- Le transport aérien bénéficie d'exonérations de TVA et de taxe sur le kérosène alors que c'est le moyen de transport le plus polluant. Si les ministres semblent déterminés à mener la bataille au niveau européen, il y a aussi urgence à agir au niveau national pour mettre à contribution le secteur [1].

## FRACTURES TERRITORIALES & DROIT À LA MOBILITÉ

*Tandis que les grandes agglomérations sont asphyxiées par la pollution de l'air et les embouteillages, les ménages périurbains et ruraux manquent d'alternatives réelles et efficaces à la voiture. **Sur les enjeux d'accès du plus grand nombre à une mobilité plus écologique, le projet de loi proposé par le gouvernement et examiné au parlement est incomplet.***

Dans le projet de loi sur les mobilités du gouvernement, tous les territoires sont couverts par des autorités organisatrices de la mobilité, mais ces dernières ne bénéficient pas d'un financement spécifique et il n'existe aucune garantie à ce stade pour que ces dernières intègrent la neutralité carbone comme objectif structurant des plans de mobilité locaux. A fortiori, la réalisation de ces futurs plans n'est pas rendue obligatoire dans les entités de moins de 100 000 habitants, et l'obligation d'y introduire des mesures pour la mobilité solidaire a disparu du projet de loi. Le Sénat a néanmoins adopté une mesure visant à rendre cohérent les plans de mobilité avec les plans climat. En parallèle, le gouvernement enclenche dans le texte un plan de désenclavement routier mais il investit à minima pour l'entretien du réseau ferré. Aucune ressource financière nouvelle et pérenne n'est prévue pour le maintien et l'attractivité des lignes de train qui sont transmises aux régions alors qu'un [réseau ferroviaire dense de trains de jour et de nuit](#) est essentiel pour lutter de manière écologique contre les fractures territoriales.

## INNOVATION ENVIRONNEMENTALE & SOCIALE DES FLOTTES

*L'interdiction des véhicules roulant à l'essence, au diesel et aux agrocarburants est un impératif, pour notre santé et pour le climat, surtout après le scandale du dieseldgate. Alors qu'existent des subventions au changement de véhicule, les aides sont quasi inexistantes pour faciliter le changement de comportement. **Sur cette question, l'action du Sénat et du gouvernement est insuffisante dans le projet de loi d'orientation des mobilités.***

L'offre automobile est incompatible avec l'urgence climatique et sanitaire liée à la pollution de l'air, et inadaptée à la hausse des taxes sur le carburant et la mise en place des zones à faibles émissions qui préfigurent l'arrêt de la circulation des véhicules diesel et à l'essence en ville. Pour autant, [le gouvernement a fait marche arrière](#) en effaçant son engagement de mettre fin à la vente de véhicules essence et diesel du projet de loi sur les mobilités et le Sénat n'a pas apporté d'amélioration. Pour rendre cet engagement crédible, l'interdiction des ventes de véhicules diesel et essence doit être gravée dans la loi, à un horizon 2030 pour maintenir la hausse des températures à 1,5°C.

Le résultat des négociations européennes sur les émissions de CO2 des véhicules [légers](#) et [lourds](#) ne permet pas de maximiser les réductions d'émissions d'ici 2025 et 2030, d'où la nécessité d'aller plus loin et plus vite en France.

Enfin, le gouvernement offre des primes à la conversion automobile pour aider à l'abandon de vieux véhicules polluants. Cette aide serait véritablement sociale et écologique si :

- Elle était ouverte aux autres modes de transports (autopartage, vélos à assistance électrique, etc.) pour permettre aux ménages d’avoir le choix d’une mobilité plus économique et plus propre comme le préconise cet amendement [2] ;
- Elle ne bénéficiait pas aux véhicules thermiques fossiles roulant à l’essence et au diesel, à commencer par les véhicules neufs diesel et était associée à un prêt à taux zéro pour l’achat d’un véhicule véritablement moins polluant.

Point positif, le projet de loi sur les mobilités prévoyait la création d’un bureau de surveillance du marché automobile, afin de vérifier la conformité des véhicules avec les normes anti-pollution. Cependant une telle instance n’apporte pas les mêmes garanties qu’aurait permis la poursuite d’un comité de suivi indépendant et transparent, tel qu’il avait été créé au moment du [dieselgate](#) pour s’assurer que les émissions des véhicules mis sur le marché baissent réellement. C’est au parlement de l’inscrire désormais dans la loi.

## **FAIRE REMONTER LA NOTE : C’EST POSSIBLE !**

Tout au long des mois suivants, le tableau de bord contribuera à évaluer la politique des transports de la France. Il évoluera en fonction des mesures apportées ou des reculs du gouvernement et des parlementaires lors des votes à l’Assemblée nationale et au Sénat. Grâce à un suivi régulier, cet outil montrera qui a contribué à faire évoluer cette note et dans quelle direction. En attendant, vous pouvez envoyer un mail à vos élu-e-s pour leur rappeler l’urgence d’agir la nécessité d’adopter des mesures clés pour préserver le climat et apporter des solutions aux préoccupations de la population.

### **Pour approfondir**



## Le projet de loi d'avenir pour les transports et la mobilité dont la France a besoin

Publié en mai 2018, c'est à l'aune du projet de loi des ONG et de ses 15 mesures phares que sont élaborées les évaluations ci-dessus, tout en tenant compte des reculs et des avancées notables que les décideurs politiques ont entérinés.



Politiques transports :

Le tableau de bord climatique

*Présentation de l'outil d'évaluation de la politique nationale en matière de transports et de mobilité*

### Méthodologie

Lancé en septembre 2018, ce tableau de bord propose une évaluation régulière des lois et politiques publiques intégrant – ou n'intégrant pas – les mesures portées par les associations depuis la clôture des assises de la mobilité.

[Découvrir la méthodologie du tableau de bord](#)

[1] [Cinq mythes sur le transport aérien](#)

[2] [Extension de la prime à la conversion aux mobilités plus économiques et plus propres](#)