

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

ÉVALUATION DU PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - LE 29 MAI 2019

## PRÉSERVER LE CLIMAT ET LES RESSOURCES NATURELLES

- À revoir  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
- Si l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre a été ajouté dans le volet "programmation des infrastructures" de la loi, les actes ne suivent pas. Une dizaine de projets routiers est malheureusement maintenue.*
- À revoir  Un moratoire immédiat sur les constructions et extensions de surfaces commerciales en périphérie
- Aucune mesure n'a été prise pour juguler l'étalement urbain.*

## PROTÉGER LA SANTÉ DE TOUS

- Encourageant  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
- C'est l'une des avancées de la loi : les grandes agglomérations sont tenues de mettre en œuvre des zones à faibles émissions. Malheureusement, le projet de loi n'accorde pas d'attention particulière aux écoles et aux crèches où les enfants sont très exposés à la pollution de l'air. La loi n'annonce pas non plus le retrait progressif des véhicules diesel et essence.*
- À revoir  Une indemnité kilométrique vélo (IKV) obligatoire et cumulable avec les abonnements de transports
- Négocié depuis plus d'un an avec les partenaires sociaux, le caractère obligatoire du forfait mobilité durable (nouveau nom de l'IKV) n'a toujours pas été arbitré par le gouvernement. Les députés de la Commission développement durable de l'Assemblée nationale ont fait marche arrière par rapport au Sénat, qui avait voté le cumul du forfait mobilité durable avec le remboursement des transports en commun.*
- Oublié  Un bonus à l'achat de vélos à assistance électrique à hauteur de 27% du prix d'achat dans tous les territoires
- Les conditions d'accès au dispositif ont été durcies, ce qui limite sa portée.*

## INVESTIR DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

- Encourageant  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
- Des investissements sont prévus dans les transports en commun et les RER métropolitains mais en l'absence de nouvelles ressources, l'équation budgétaire reste insoluble (cf chapitre suivant.)*
- Encourageant  Un fonds national vélo doté de 200 millions d'euros par an pour des territoires cyclables
- Un fonds national de 50 millions d'euros par an a été créé par le Gouvernement mais il gagnerait à être renfloué rapidement pour permettre un changement à plus grande échelle dans les territoires.*

## METTRE EN ŒUVRE UNE FISCALITÉ JUSTE ET ÉQUITABLE

Oublié

- La fin du remboursement des taxes sur le diesel professionnel pour les transporteurs routiers

*La contribution du transport routier reste nulle malgré son impact environnemental supérieur à celui d'autres modes de transports (ferroviaire et fluvial).*

Oublié

- Une redevance kilométrique pour l'utilisation des routes par les poids lourds

*Même l'expérimentation au niveau des régions n'a pas été retenue à ce stade.*

Oublié

- La fin des avantages fiscaux dans le transport aérien avec un prélèvement sur les billets d'avion nationaux

*Des députés ont proposé de taxer le kérosène et d'instaurer une contribution climat sur les billets d'avion. Mais ces propositions n'ont pas été adoptées et devraient être retravaillées en vue de la séance plénière. Le Gouvernement n'a pas soutenu ces mesures alors qu'il y est favorable en Europe...!*

## RÉDUIRE LES FRACTURES TERRITORIALES ET GARANTIR LE DROIT À LA MOBILITÉ

Encourageant

- Des plans de déplacements obligatoires pour organiser la mobilité dans tous les territoires, en généralisant la tarification solidaire

*Des plans de déplacements devraient se développer dans les territoires avec la généralisation des autorités organisatrices de mobilité, mais ce n'est pas obligatoire partout et la tarification sociale et solidaire n'est pas devenue la règle.*

Encourageant

- Un investissement de 3 milliards d'euros chaque année dans la régénération du réseau ferré

*Si une hausse des investissements est envisagée dans le ferroviaire, des financements additionnels sont nécessaires pour la relance de trains classique de jour et de nuit.*

## ACCÉLÉRER L'INNOVATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LES FLOTTES

À revoir

- Des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> contraignants pour les producteurs de véhicules et compatibles avec l'accord de Paris

*Le projet de loi comporte désormais un objectif de fin de vente en 2040 des véhicules neufs consommant des énergies fossiles. Mais cette interdiction devrait être avancée à 2030 pour être au plus proche de l'objectif visé de limiter la hausse des températures à 1,5°C.*

Oublié

- Des tests de surveillance du marché automobile renforcés, indépendants et financés grâce à un prélèvement sur les constructeurs automobiles

*Au lieu de renforcer les tests de mesures sur les véhicules essence et diesel, des propositions ont été portées par le Ministère de l'Economie pour reclasser les véhicules diesel récents en vignette Crit'air 1.*

Oublié

- Une prime à la conversion transformée en prime à la mobilité ouverte à l'autopartage et aux vélos à assistance électrique

*La mesure n'est pas discutée dans le cadre de la LOM malgré les attentes en ce sens issues du grand débat national.*