

Le présent document est produit à la demande du Président François Bayrou pour la réunion du 16 octobre. Il s'intègre dans la démarche générale des Commissions pour la préparation du congrès d'Arras qui prévoit la production d'un papier de synthèse validé par l'ensemble de la Commission et dont certains sujets doivent être soumis aux autres Commissions pour une approche transversale.

Ce document est donc un document intérimaire, susceptible d'évolutions suite à la réunion du 16 octobre et à la poursuite des travaux de la Commission jusqu'au congrès d'Arras. Les délais n'ont pas permis de le soumettre démocratiquement à l'ensemble de la Commission avant diffusion, il est donc là aussi susceptible d'évolutions.

Document intérimaire pour la préparation du Congrès d'Arras

Commission 11 Aménagement du territoire, Urbanisme, Transports, Logement, Cadre de vie

Transports

Avec les deux objectifs rappelés en préambule : sauvegarder notre mobilité et diminuer nos émissions de GES de 20 % dans 10 ans et les diviser par 4 dans 40 ans, objectifs sur lesquels la France a pris des engagements internationaux, quelle peut être la politique Transports et le chemin de notre progression à 5, 10 et 20 ans ?

Les axes de nos progrès sont au nombre de 4 :

- Mieux organiser les déplacements, développer les déplacements doux (marche à pied et deux roues), développer l'autopartage
- Améliorer l'automobile à moteur thermique
- Développer l'automobile à moteur électrique
- Développer l'usage des transports collectifs et les nouveaux modes de transports collectifs

La Commission Transports a mené une étude montrant que le premier axe : développement des modes doux et réorganisation des déplacements, permettrait de remplir le quart de notre objectif de réduction des GES à 10 ans. Les moyens sont simples, n'entravent pas notre mobilité, nécessitent peu d'investissements et sont d'application immédiate : Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), développement de l'usage du deux roues, formation à l'éco-conduite. Ces moyens simples pourraient être mis en place sans délai ; mais deux ans se sont écoulés depuis le Grenelle sans que le gouvernement ait légiféré sur ces thèmes. La Commission Transports propose un bouquet de 10 actions immédiates permettant de répondre à ces objectifs : http://wiki.commissions-democrates.net/wikidem/index.php/11:Dix_mesures_pour_réduire_les_émissions_de_GES_des_transports,_tout_de_suite.

L'application de ces mesures permettrait un gain annuel de 10 milliards d'euros en pouvoir d'achat des ménages et en coûts d'exploitation pour les Entreprises.

Le deuxième axe : l'amélioration de l'automobile à moteur thermique, pour laquelle la Commission Européenne légifère (normes Euro), permettrait de remplir, sans réduction de la mobilité, environ 40 % de notre objectif de réduction des GES à 10 ans et de gagner 15 milliards d'euros en pouvoir d'achat des ménages et réduction de coût pour les entreprises. Les gains auraient pu être supérieurs, malheureusement le Président Sarkozy, en liaison avec Angela Merkel, a beaucoup œuvré pendant le dernier mois de sa présidence Européenne pour relâcher les contraintes des Directives Européennes sur les véhicules neufs sans que les partis politiques ne réagissent. Pour obtenir le même résultat par le développement des Transports Collectifs, il faudrait doubler leur part actuelle et donc leur

infrastructures, c'est hors de notre portée, l'usage de l'automobile ne peut être ignoré par une attitude dogmatique.

Le troisième axe : le véhicule électrique, ne permettrait, dans la meilleure hypothèse, que de remplir 10 % de notre objectif. Bien que certainement nécessaire à long terme pour répondre à notre objectif « facteur 4 », l'accent qui est mis actuellement sur le développement du Véhicule électrique ne nous paraît pas déterminant pour nos objectifs à 10 ans et paraît « survendu » par le gouvernement actuel quant à son intérêt écologique.

Le quatrième axe : développement des transports collectifs, est indispensable, les axes ci-dessus ne pourvoyant qu'à 75 % au mieux de l'objectif et de nos engagements internationaux. En travaillant sur les trajets subis on peut y arriver avec un effet induit positif par le changement de culture. Il faudrait arriver à augmenter considérablement la part des transports en commun et passer le vélo à au moins 10% des déplacements. Quand on sait que les centaines de milliards d'Euros investis depuis 20 ans dans les infrastructures de Transports n'ont globalement réussi qu'à maintenir la part des transports collectifs, on mesure l'ampleur du défi. Il est probable que, en parallèle des investissements massifs à poursuivre, il ne pourra être relevé qu'au prix de restrictions fortes sur l'usage de la voiture, en particulier sur l'usage Urbain (zones réservées, péage urbain, parkings de dissuasion, voies réservées aux voitures avec trois passagers).

Objectif et mesures à 10 et 20 ans : Révolutionner nos habitudes de déplacement

- Généraliser à 100 % du parc automobile les véhicules à très faible émission (< 90 g/km)
- préparer l'industrie de l'informatique et des télécoms à utiliser leurs outils en vue de l'usage dans les systèmes de taxis collectifs temps réel.
- Rétablir la priorité des financements publics en faveur du développement d'infrastructures de transport en commun
- Développer le fret fluvial et les autoroutes maritimes, le fret ferroviaire et le ferroutage avec l'objectif de rendre désuet l'utilisation du camionnage sur le réseau routier longue distance.

Objectif et mesures à 5 ans : Favoriser les mesures à effet immédiat pour changer les esprits et augmenter le pouvoir d'achat

- pérenniser le bonus-malus écologique pour l'automobile et y intégrer le deux roues à propulsion électrique
- agir auprès de la Commission Européenne pour rétablir un planning d'amélioration du moteur thermique plus ambitieux
- massifier le télétravail pour une partie de la semaine dans les services.
- développer massivement les transports à la demande dans les milieux de faible et moyenne densité, et là où il y a peu de transports en commun.
- généraliser les plans de déplacements d'établissements (scolaires, administrations, entreprises, etc...), levier essentiel au transfert modal de l'autosolisme à autre chose, surtout à l'occasion des mouvements géographiques d'entreprise.
- développer la formation à l'éco-conduite dans les entreprises et dans le programme du permis de conduire
- lancer une politique vélo ambitieuse cohérente sur l'ensemble du territoire associée pour résoudre les déplacements courts et moyens en suivant des grands principes de base (pas de voirie exclues de l'usage du vélo, baisse des vitesses des motorisés, augmentation de l'offre de stationnement vélos etc...).