

21 juin 2019

Projet de loi d'orientation des mobilités

Green washing ou l'éco blanchiment des « Mille Bornes » dans les transports !

Le texte du projet de loi d'orientation des mobilités est adopté en première lecture par le Sénat et par l'assemblée nationale respectivement le 2 avril et le 18 juin 2019.

Elizabeth Borne, ministre chargée des Transports, a lancé les Assises nationales de la mobilité en septembre 2018. Cette concertation sur les grandes orientations et les priorités d'investissement dans les transports se dirige vers la poursuite de la décentralisation encore et toujours.

Si nous partageons à Solidaraires le premier objectif visant à réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport. La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique.

Elle répond aussi à un enjeu économique, de pouvoir d'achat (dixit notamment les GJ) : avoir des véhicules plus économes, utiliser les alternatives lorsqu'elles existent, c'est moins de gaz à effet de serre, moins de polluants atmosphériques, mais aussi une moindre dépendance aux énergies fossiles coûteuses.

A **Solidaires**, nous sommes beaucoup plus sceptiques sur l'ambition et les décisions projetées qui ne permettent pas d'atteindre les exigences de l'Accord de Paris et du Plan Climat.

Il est aisé pour chacun de nous de voir se développer davantage les transports de marchandises et de matières dangereuses notamment étrangers sur les routes françaises au point où nous pouvons légitimement nous interroger sur les choix des industriels et des transporteurs.

En effet, ces derniers semblent améliorer la performance des systèmes logistiques et de stockages en utilisant la voie de droite de nos axes routiers et autoroutiers. Cette manière de procéder leur est plus économique au niveau européen notamment en implantant leurs bases logistiques de stockage dans les pays où la main d'œuvre est plus « accessible ». Elle permet de soutenir leur marge au détriment des impacts sanitaires, sonores, visuels, économiques... en faisant supporter les frais d'entretien et de maintenance des infrastructures par les États traversés et leurs citoyens qui payent l'impôt et les accès aux axes concédés aux entreprises privées. Ces derniers peuvent également et parallèlement être des professionnels de la logistique d'entreposage et du transport.



En Europe 80 % du transport de marchandises s'effectue par la route. Tandis que le nombre de poids lourds en circulation devrait augmenter de 40 % d'ici 2050, la question de l'optimisation du fret routier demeure l'axe de recherche prioritaire avec notamment une étude d'impact due à la circulation en convois de poids lourds semi-automatisés sur les infrastructures et des véhicules autonomes. L'échec de l'UE à adopter ce jour la neutralité carbone en 2050 et la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 contribue à l'aggravation du dérèglement climatique et va à l'encontre de la volonté récemment exprimée des peuples.

Si le premier objectif est de réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport : Pourquoi la France participe-t-elle davantage à ce type d'étude avec l'Union Européenne pour « *augmenter la capacité du réseau routier existant, la sécurité routière et le rayon d'action des véhicules* » polluants est générant des dégradations importantes ? Pour information, un véhicule semi-remorqué de 35 tonnes avec 5 essieux use près de 10 000 fois plus la chaussée qu'une voiture (selon une méthode de calcul American Association of State Highway Officials).

Que devient le projet de transport multimodal, transport intermodal, transport combiné/mixte (fluviale/rail/route) ou transport superposé (ferro-route) en France ? Ces types de transports offrent concrètement une grande sécurité et sûreté des déplacements. Ces utilisateurs réguliers pourraient bénéficier d'exemption de taxes (carburant, à l'essieu, écovignette...). Rien dans le projet de loi sur ce qui devrait être la colonne vertébrale structurante de la politique des mobilités.

Que de retard pris dans le développement de solutions alternatives dites « vertes » au transport 100 % routier. Se priver par manque de volonté de réseaux sécurisés (canaux, rails) et structurés sur la majeure partie du territoire européen et particulièrement français, capables de limiter la majeure partie d'émissions atmosphériques polluantes et de risques chroniques et accidentels est une faute.

Que dire des transports aériens et maritimes qui utilisent respectivement des carburants non-taxés et des carburants de type fioul lourd, peu chers, très chargés en soufre, à 3,5 %, « *jusqu'à 3500 fois plus polluant que les voitures* » avec des moteurs non-équipés de filtres à particules fines !

Contrairement à l'Europe du Nord, aucune législation n'impose l'utilisation d'un carburant moins polluant pour les navires. La seule contrainte est d'utiliser un carburant avec moins de 0,1 % de soufre dans les ports, sans mise en place de moyen de contrôle...

Cet insuffisant projet de loi d'orientation « fourre-tout » manque cruellement et dangereusement d'ambition pour être proportionné aux enjeux de la mobilité et de la protection de l'environnement. Il se perd dans des dispositions techniques visant principalement à transférer la « charge » aux localités qui ne sont pas nécessairement les mieux placées pour avoir une vision d'ensemble et les moyens nécessaires pour y faire face.

Stop à la pollution atmosphérique, aux risques sanitaires, aux risques routiers, aux impacts et aux nuisances !

Oui à la prévention et à la protection de la santé et de l'environnement ! Oui à une prise en compte globale !!