

COMMISSION TRANSPORTS ET TERRITOIRES 2022



TRANSPORTS-TERRITOIRES.EELV.FR



SOMMAIRE

Introduction	4	Dans le ferroviaire, l'intensification de l'usage plutôt que la construction de nouvelles infrastructures	18
Edito	6	Comprendre notre opposition à la ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse	19
TROIS OBJECTIFS POUR UNE MOBILITÉ ÉCOLOGIQUE	8	Le réexamen de la place du transport dans l'espace public	20
Pour une mobilité décarbonée respectueuse de la nature et du vivant : réduction des distances, report modal et électrification	8	Une transition énergétique des mobilités fondée avant tout sur l'électricité	21
Pour ou contre la construction d'infrastructures de transport nouvelles ?	9	Assurer la soutenabilité de la production des véhicules électriques et des batteries	21
Une mobilité au service de modes de vies plus conviviaux et moins contraints	11	Faire du véhicule électrique une brique de la transition énergétique	22
Une mobilité juste à la fois socialement et géographiquement	12	Favoriser le report modal sur la longue distance	23
Oui à la tarification sociale des transports publics, non à la gratuité indéterminée	14	Assurer un développement juste de la charge	24
5 AXES DE TRAVAIL PRIORITAIRES	16	Une fiscalité cohérente de de la mobilité	25
La maîtrise de la demande de déplacement	16		
Le mobiliscore, outil de réduction de la dépendance automobile	17		

INTRODUCTION

PRÉSENTATION DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET TERRITOIRES

La Commission Transports est l'une des 31 commissions thématiques d'EELV. Composée d'une centaine d'adhérents, son rôle est d'animer le débat sur les mobilités et l'aménagement du territoire au sein d'EELV, à travers trois missions principales : collecter les savoirs dans notre domaine, former les militants et proposer des orientations de fond pour notre parti.

Dans un monde des mobilités en constante évolution, notre commission a pour objectif de suivre l'actualité du secteur, d'en comprendre les tendances de fond et d'alerter le Parti lorsqu'une prise de position apparaît nécessaire. Nous menons également des travaux approfondis sur des points précis afin d'éclairer le parti dans ses choix idéologiques. En 2021-2022, nous avons ainsi rédigé des notes d'information sur l'électrification des flottes automobiles, l'état du réseau ferré Français.e.s, les modes et les conséquences possibles de la concurrence dans le rail.

La formation des militants est le second grand objectif de notre Commission. Nous y répondons à travers l'organisation de webinaires sur des sujets divers, le plus souvent en lien avec nos travaux de fond. En 2021, nous avons par exemple organisé deux webinaires sur le thème du véhicule électrique, trois webinaires sur la qualité de l'air et les Zones à Faibles Émissions ZFE, un webinaire sur la relance des trains de nuit, et deux évènements plus transversaux

sur les transports au défi de la transition énergétique avec le chercheur Aurélien Bigo et sur les réseaux de transports en commun du Japon. Parallèlement à cette activité en ligne, nous organisons un certain nombre de déplacements, rencontres et voyages d'études permettant de renforcer notre connaissance du terrain et de resserrer les liens entre élus, experts et membres de la société civile intéressés par les questions de mobilité.

Sur la base de nos travaux de fond, nous proposons des orientations au Parti, soit en apportant de l'expertise, à chaud, sur des points précis, soit en proposant des motions d'orientation au Conseil Fédéral. En 2021, nous avons par exemple porté un texte proposant un certain nombre de principes et mesures permettant de mettre l'essor du véhicule électrique véritablement au service du climat, de l'emploi, de l'environnement et de la justice sociale.

LE BUREAU DE LA COMMISSION

Hadrien Bajolle : Co-responsable

Hadrien est membre du groupe local de Paris Centre. Diplômé en affaires publiques et en économie de l'énergie, il est chef de projet dans une entreprise de conseil dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Il s'intéresse particulièrement aux interactions entre énergie et mobilité et notamment aux questions relatives au véhicule électrique. Hadrien participe dans le cadre de think tanks à la réflexion sur la mobilité dans les territoires peu denses.

Elisabeth Matak : Co-responsable

Adhérente du groupe local Toulouse, dont elle a été co-secrétaire pendant 7 ans, elle s'est impliquée dans le monde associatif

des mobilités (associations d'usager.e.s, ou pour la promotion du train métropolitain), puis dans l'animation des groupes de travail au sein du parti à différentes échelles (agglomération toulousaine, région Occitanie, groupe ferroviaire de la commission nationale).

EDITO

L'HEURE DES CHOIX POUR LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La période actuelle constitue un moment décisif pour les politiques de mobilité. Le réchauffement climatique et la crise du vivant nous imposent des **mesures d'urgence pour réduire les émissions de gaz à effet de serre**, les diverses pollutions (air, eau et pollutions sonores) et l'impact sur les écosystèmes et sur nos santés des activités de transport. Dans le même temps, les conséquences de l'épidémie du Covid ont plongé le transport public dans une **double crise d'image et de financement**. Elles nous forcent à mener la transformation écologique des transports dans une situation financière extrêmement dégradée. En même temps que leur verdissement, il s'agit donc de trouver de nouvelles **manières de financer ces services publics, en préservant l'accessibilité et la justice sociale**.

La soutenabilité écologique et économique du système de mobilité ne pourra pas reposer sur de simples transformations techniques et technologiques. Un changement en profondeur de nos modes de vies reposant sur **davantage de sobriété** est nécessaire. Ce changement doit passer par une approche holistique permettant la prise en compte systématique des enjeux de mobilité dans l'ensemble des activités humaines. Nous défendons une intégration toujours plus étroite du transport avec les problématiques d'urbanisme et de planification urbaine permettant la réduction, à terme, des distances contraintes.

Le transport de fret lui aussi doit être décarboné, ce qui passe nécessairement par le

choix du rail. Mais, là encore nous ne pouvons faire l'économie d'une réflexion plus profonde qui **interroge l'utilité sociale du transport de marchandise**. Nous portons là encore un objectif de sobriété, au nom de la protection de la nature, bien sûr, mais pas seulement : au-delà, le rapprochement des lieux de production et consommation représente un moyen **de retrouver un sens, perdu dans les excès de l'éclatement des chaînes de valeur**. Il est une manière de retrouver le sens de la typicité des lieux, de lutter contre l'uniformisation des lieux et des choses, en bref, pour reprendre l'expression de Bruno Latour, d'« atterrir ». Il ne s'agit **pas seulement de confort moral** : les crises sanitaires et géopolitiques récentes nous ont montré par la manière forte que la sobriété des usages de l'énergie et du transport, la recherche d'une plus grande autonomie étaient des **conditions de notre liberté collective**.

L'écologie politique est un **questionnement continu de l'articulation entre les activités humaines et l'environnement dans lequel elles prennent place**. Dans la mobilité comme ailleurs, elle ne peut se résumer à une décarbonation purement technicienne. Sans interrogation de nos manières de vivre et de nous déplacer, l'écologie cesse d'être un mouvement politique.



01.

TROIS OBJECTIFS POUR UNE MOBILITÉ ÉCOLOGIQUE

Pour une mobilité décarbonée respectueuse de la nature et du vivant : réduction des distances, report modal et électrification

En France, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre avec 136 Mt de CO₂ eq, soit environ 30% du total des gaz à effets de serre. Sur ce total de 136 MT eq, le transport de passagers représente environ 70% et le transport de marchandises environ 30%. La route – et notamment la voiture particulière – représente de très loin la principale source d'émission. Fait notable, la mobilité constitue le secteur, en France comme en Europe, dont les émissions ne baissent pas.

La mobilité représente aussi une source majeure de perte de biodiversité en raison de l'artificialisation, de l'imperméabilisation des sols et de la coupure de territoires nécessaires à la survie de certaines espèces. Les infrastructures de transport représentent 28% des surfaces artificialisées aujourd'hui en France (dont 24% uniquement pour le réseau routier).

Enfin, les externalités négatives du transport constituent une menace pour la santé, en particulier en zone urbaine, du fait à la fois du rejet de polluants locaux (composés azotés, particules fines) et de la pollution sonore. Le réchauffement climatique, la dégradation du vivant posent la question de l'habitabilité même

de la Terre. Aussi, nous n'avons guère le choix : le premier objectif d'une politique écologiste des transports doit être de réduire son impact sur le climat et sur les écosystèmes.

Cet impératif confronte notre famille politique à des dilemmes idéologiques cruciaux (voir encadré ci-dessous) opposant la décarbonation, à usage constant, à partir de solutions techniques et une vision de plus long terme, supposant une remise en cause plus fondamentale des modes de vie. Face à ces choix, notre commission soutient la doctrine suivante, par ordre décroissant de priorité :

- Réduire les distances non nécessaires, partout où cela est possible
- Déclencher un report modal d'ampleur avec la relance du ferroviaire comme axe structurant et un développement de toutes les alternatives à la voiture.
- Électrifier les véhicules routiers et favoriser leur partage lorsque le report modal n'est pas possible

POUR OU CONTRE LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT NOUVELLES ?

Gare de Gonesse, projet de LGV Lyon-Turin, Aéroport Notre-Dame des Landes, contournements routiers et nouvelles autoroutes : nombreux sont les projets de transport parmi les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII) auxquels se sont opposés les écologistes. Parfois mal comprises par le grand public, ces positions alimentent la caricature d'EELV comme étant un parti d'électeurs urbains

et privilégiés, insensibles aux problèmes des habitants des zones périurbaines et rurales en demande d'une amélioration des transports du quotidien.

Elles nous confrontent également à nos propres contradictions : s'opposer aux infrastructures ferroviaires, n'est-ce pas privilégier les autres modes polluants que sont l'avion, la voiture ou le poids lourd ? Mais à l'inverse, favoriser les grandes infrastructures, même ferroviaires, n'est-ce pas sacrifier à un monde auquel nous nous opposons idéologiquement ? Les infrastructures de transport, même ferroviaires, participent fortement à l'artificialisation des espaces naturels, à la perte de biodiversité et à la dégradation de la qualité des paysages. Projets souvent de grande ampleur, leur gouvernance complexe ne parvient pas toujours à prendre en compte l'intérêt des habitants locaux. Les infrastructures jouent enfin un rôle systémique dans l'augmentation de la demande de déplacement. Plus on construit de routes, de ponts, de lignes de chemins de fer, plus on favorise un mode de vie fondé sur l'allongement des distances et plus il devient difficile, une fois les infrastructures construites, de construire les vies sobres en énergie mais riches en liens humains qui sont à la racine de l'écologie politique. Entre une hypermobilité destructrice et une immobilité délétère, c'est à un compromis exprimant une préoccupation pour la justice sociale et l'environnement que nous devons aboutir.

En définitive, la question des infrastructures nous oblige à choisir entre une cause systémique mais incertaine et lointaine, celle de la refonte de notre mode de vie et une cause plus immédiate, mais moins transformatrice, celle de la décarbonation des transports à usage constant (en remplaçant par exemple les trajets en avion par les trajets en TGV).

La Commission Transports et Territoires a saisi cette question à bras le corps en organisant en août 2021 un atelier à l'occasion des Journées d'Été des Écologistes à Poitiers avec Patricia Pérennes, économiste des transports, Emmanuel Ravalet, docteur en études urbaines, et Anna Deparnay-Grunenberg, députée européenne. Cet atelier a permis de clarifier notre positionnement idéologique. Il en est ressorti d'abord que les nouvelles grandes infrastructures de transport ferroviaire sont principalement justifiées au regard du temps gagné pour leurs potentiels futurs usagers. Or, il s'avère que les évaluations ex ante sont très souvent surévaluées (et par ailleurs les bilans LOTI ex post ne sont très souvent pas publiés dans les temps : c'est le cas par exemple pour les lignes Perpignan-Figueras, pour le sillon alpin sud ou encore pour le tunnel du Montcenis). Ainsi, même dans le référentiel actuel, les nouvelles infrastructures de transport ne sont pas justifiées d'un point de vue socio-économique.

Mais plus fondamentalement, il faut s'interroger sur la pertinence d'investissements colossaux pour des gains de temps se limitant à quelques minutes. Les participants de l'atelier ont permis d'esquisser une vision dans laquelle les gains en termes de réduction des gaz à effet de serre devraient être estimés davantage qu'aujourd'hui par rapport aux gains de temps. Définir une doctrine écologiste dans la construction des infrastructures, c'est donc avant tout revoir les valeurs tutélaires du temps et des externalités environnementales utilisées dans le calcul socio-économique. Par ailleurs, une politique écologiste des infrastructures devrait prendre en compte de manière plus fine les différents déterminants du choix modal. Le temps et le coût d'un mode ne sont pas nécessairement les facteurs les plus pertinents. L'amélioration de la régularité, du confort, de l'amplitude horaire d'une ligne de transport peuvent s'avérer être des déterminants plus puissants. Ces éléments plaident pour la réorientation des investissements sur le ferroviaire depuis la grande vitesse vers l'amélioration du service sur les trains du quotidien.

Une mobilité au service de modes de vies plus conviviaux et moins contraints

La distance moyenne des déplacements a été multipliée par plus de 10 depuis 1800¹. Dans le même temps, le nombre de déplacements par jour et le temps consacré aux déplacements sont restés extrêmement stables. L'énergie du pétrole a donc servi avant tout à **espacer les activités** ; elle rend possible par exemple des espaces de moyenne densité tel que le périurbain. On parcourt désormais davantage de distance sans faire davantage d'activités. Dans le même temps, avec la dilatation de l'espace vécu, la voiture est devenue indispensable et pèse fortement sur le budget des ménages dans les espaces qui en sont dépendants.

Il ne s'agit pas ici de faire le procès des espaces de moyenne densité. Dans la majorité des cas, ils demeurent plébiscités par les Français.e.s, qui choisissent majoritairement ces lieux de vie car ils les apprécient pour leur qualités propres (peu de promiscuité, accès aux espaces naturels, calme...). Ce choix est aussi le fruit d'une politique de soutien continue de l'Etat depuis les années 1970, qu'il serait inique de renier à présent en culpabilisant les Français.e.s ayant fait ce choix. Il faut néanmoins être lucide sur les conséquences d'un mode de vie dépendant à ce point de l'énergie, de

la vitesse, et de leur catalyseur : la voiture personnelle. Ces modes de vie sont d'abord **extrêmement fragiles face aux évolutions du coût des carburants**. La récente flambée des prix consécutive à la guerre en Ukraine suite à l'invasion russe le montre. Pour certains ménages, ces modes de vie comportent également des contraintes fortes sur les **budgets temps** : reposant sur l'espacement des activités, ils imposent un cadencement rigide des activités, source d'une sensation d'absence de maîtrise de son emploi du temps.

Face à ces constats, notre Commission plaide pour une **politique progressive de reconstruction des courtes distances** dans les espaces construits pour et par la grande distance. En lien constant avec les problématiques d'aménagement et d'urbanisme, il s'agit de reconstruire de la centralité là où le règne de la voiture les avait fait disparaître, de recréer des espaces praticables via des modes actifs, de refaire vivre le commerce de proximité, partout où cela est possible, y compris si cela s'avère nécessaire, via le subventionnement. Nous sommes également à l'écoute de toutes les solutions itinérantes permettant de limiter le recours à la voiture personnelle. Il s'agit en définitive d'inverser les termes du débat. Alors que dans un monde d'énergie abondante, la mobilité était la variable d'ajustement dans le choix de localisation des individus et des activités, il s'agit au contraire d'en faire une prémice : aménager l'espace avec pour objectif de réduire l'énergie nécessaire pour y vivre. Cette politique dépasse largement les seuls enjeux climatiques et fonde le socle d'une société équilibrée (conviviale, au sens d'Ivan Illich), où chacun peut trouver sa place et réaliser des activités sans dépendre d'une énergie de plus en plus rare et coûteuse.

1. Bigo, A. (2020). Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement (Doctoral dissertation, Institut polytechnique de Paris).

Au-delà d'être une solution à la dépendance automobile, nous sommes donc persuadés que l'aménagement pour les courtes distances peut aussi être **un remède au malaise des espaces de faible densité**. Le périurbain des courtes distances peut devenir un vrai projet politique fédérateur.

Une mobilité juste à la fois socialement et géographiquement

Face à la macrocéphalie de la région capitale, une mobilité juste doit d'abord s'entendre au sens de la **justice spatiale**. Alors qu'elle bénéficie du réseau urbain de loin le plus performant, l'Ile-de-France continue de capter la plus grande partie des investissements. Sans renier la nécessaire poursuite des efforts d'investissement dans le transport public dans la région capitale, et en particulier en grande couronne, il nous apparaît nécessaire de renforcer les logiques de péréquation afin de financer le transport urbain là où il est le plus nécessaire. A ce titre, il est essentiel que les grandes métropoles régionales se dotent de réseaux de trains de banlieue fiables et cadencés, sur le modèle du RER francilien.

Le transport longue distance est organisé en étoile autour de Paris. Très efficace pour les franciliens grâce à l'offre TGV, il ne permet pas aux habitants du reste de la France de se passer facilement de leur voiture. Notre Commission plaide là encore pour un rééquilibrage de l'offre. Celui-ci n'impose pas nécessairement la construction d'infrastructures nouvelles. Le train de nuit constitue par exemple une solution à la fois écologique et bon marché pour réduire la

dépendance automobile sur la longue distance. Notre Commission défend dans un premier temps l'ouverture d'une quinzaine de lignes de train de nuit, qui devra être accompagnée d'une rénovation du matériel roulant et de commande de matériel neuf plus adapté aux besoins de confort. En matière ferroviaire, c'est donc une réflexion globale sur l'optimisation de nos infrastructures que nous croyons indispensable d'engager, pour développer fortement l'offre partout où cela est possible.

Une mobilité juste doit aussi être une mobilité juste socialement. A ce titre, notre Commission est en faveur de la tarification sociale des transports publics (mais non de la gratuité universelle, voir encadré ci-dessous), d'autant plus si celle-ci se fonde sur des critères objectifs permettant de **concentrer le soutien public vers les ménages les plus précaires**. La tarification sociale en France comporte en effet la caractéristique d'être davantage basée sur le statut (âge, chômage, retraite) que sur le revenu (quotient familial, non-imposition, RSA...). Pour générer le report modal attendu et diminuer les émissions de gaz à effet de serre mais aussi l'impact sur l'artificialisation des sols évoqué plus haut, la tarification doit être suffisamment attractive pour tous comparativement à chacune des autres solutions modales plus polluantes.

La montée en puissance des Zones à Faibles Émissions (ZFE) constitue une **inquiétude légitime pour les ménages concernés**, et notamment pour ceux dont les revenus sont faibles : d'une part, les véhicules amenés à être interdits sont les plus anciens. Or en France, on estime que les voitures appartenant aux 10% des ménages les plus pauvres ont en moyenne 5 ans de plus que les voitures des 10% les plus riches. Ainsi, avec la mise en place des ZFE, les

ménages les plus modestes possédant une voiture pourraient se voir davantage restreints dans leur mobilité automobile que les autres. D'autre part, l'achat de véhicules neufs fait peser un fardeau comparativement plus élevé chez les ménages les plus pauvres. Il importe également de comprendre qu'à l'heure actuelle, une faible minorité des Français.e.s achète des voitures neuves (3,5 achats d'occasion pour 1 véhicule neuf). Chez les ménages les plus précaires, le poids de l'informalité est important, via le prêt de véhicules, ou le covoiturage entre proches. Ces ménages ne disposent pas des capacités d'épargne nécessaires pour se doter d'un véhicule conforme à la ZFE. Pour autant, ces ménages n'ont pas toujours d'autres choix que de se déplacer en voiture. Pour ces ménages pauvres et sans alternative à l'automobile, les ZFE risquent donc soit de créer des contraintes extrêmement brutales sur le mode de vie (recomposition forcée des destinations possibles, coupure avec le centre-ville), soit de mener à des situations de fraude. Enfin, le niveau de contrainte est amplifié par le fait que les ZFE sont un dispositif aujourd'hui très mal connu par les Français.e.s. Dans les différentes études réalisées au sein de métropoles Français.e.s, on remarque que 50% des enquêtés ignorent ce dont il s'agit. Face à ces contraintes importantes, notre Commission :

- Insiste sur la nécessité pressante d'une campagne de communication autour des ZFE permettant aux ménages de se préparer à ce changement important dans leurs modes de vie. A cette occasion, les écologistes pourront défendre l'approche globale qui est la leur.
- Souhaite la mise en œuvre systématique d'un conseil spécialisé porté par un tiers neutre (tel que les ALEC par exemple) sur les mobilités permettant à nos concitoyen.nes de disposer

(i) d'informations précises sur les alternatives à la voiture sur leur territoire, (ii) des aides à disposition, (iii) du coût réel de la voiture, souvent mal estimé par les ménages, l'impact chiffré de chaque motorisation en terme d'impact GES et pollution et appelle l'État à se mobiliser en soutien à cette politique.

- Demande un système cohérent et juste de dérogation au niveau national, géré par une plateforme unique.
- Se prononce en faveur d'un recalibrage des aides permettant de limiter les effets d'aubaines pour les ménages aisés et une aide réellement actionnable pour les ménages précaires et qui se concentre sur les besoins réels (notamment pour les travailleurs à horaire décalé, habitant dans des zones mal desservies...). Il faut ainsi rompre avec le principe d'aides universelles et les conditionner systématiquement aux conditions de ressources et aux besoins. Pour les ménages les plus pauvres, il s'agit d'entériner le principe d'un reste à charge nul.
- Souhaite la mise en œuvre d'exceptions pour les visiteurs occasionnels. Ces exceptions limitent les effets de coupure entre villes et périphérie et donc les potentiels effets sociaux négatifs (réduction des visites et des liens sociaux par exemple). Elles évitent également la mise au rebut systématique de véhicules roulant peu – et donc peu émetteurs. A l'instar du dispositif de Bruxelles, ce peut être un quota de 4 visites annuelles par véhicule.
- Se prononce, dans un souci d'équité sociale pour ceux qui sont contraints à utiliser un véhicule, à déployer des bornes de recharge lentes en voirie au plus près des domiciles qui n'ont pas de parking privatif. Cette mesure permet aux foyers modestes de ne pas être enfermés dans le thermique polluant et bruyant.

OUI À LA TARIFICATION SOCIALE DES TRANSPORTS PUBLICS, NON À LA GRATUITÉ INDÉTERMINÉE

Souvent présente dans le débat public, la « gratuité » correspond en réalité au transfert du financement du transport public depuis les usagers vers les contribuables. Nous y sommes opposés pour trois types de raisons :

- **Une mesure injuste socialement :** Alors que les plus riches sont les plus grands utilisateurs du transport, le transfert de leur financement par le contribuable correspond en réalité à un subventionnement de la mobilité des plus aisés par l'ensemble de la population
- **Une mesure inefficace du point de vue écologique :** L'ensemble des études menées sur les impacts de la gratuité sur le report modal montrent des résultats faibles en termes de transfert depuis les modes individuels vers les TC. Par ailleurs, nombre d'études ne parviennent pas à isoler l'effet propre de la gratuité d'autres mesures menées parallèlement, comme l'amélioration du réseau. Parmi les très rares études ayant cherché à isoler les effets, l'étude de Cats et al. (2017) à Tallin montre qu'un an après la mise en œuvre de la gratuité, la part modale des transports publics est passée de 55% en 2012 à 63% en 2013. Cependant, l'accroissement de la part des transports publics s'effectue au détriment des trajets en voiture (-10%) mais surtout de la marche (-40%). On

- assiste donc à un subventionnement de la réduction de la part des modes actifs, ce qui n'est pas l'effet recherché. Il s'agit en outre de tenir compte du coût d'opportunité de la gratuité. Les ressources publiques étant finies par nature, subventionner la gratuité, ce n'est pas financer d'autres mesures plus efficaces (une amélioration du service, le développement du vélo par exemple)
- **Un risque de sous-financement du transport public :** Le financement public total du transport public décorrèle le financement de l'évolution de la demande, ce qui peut conduire à des situations de sous-financement en cas d'augmentation de la fréquentation des réseaux. Par ailleurs, elle réduit la marge d'autonomie des gestionnaires de réseaux face à l'autorité politique

Ces observations conduisent notre commission à confirmer une opposition à la gratuité totale ; la mise en œuvre en cours dans plusieurs villes de France sera toutefois à suivre de près. Dans certains contextes (par exemple là où le taux de couverture des dépenses par les recettes voyageurs est très faible) la gratuité peut aussi être un moyen d'optimiser le réseau de transport (meilleur taux de remplissage). C'est bien l'utilité sociale globale qui doit être recherchée : si, dans les grandes agglomérations ayant d'importantes recettes usagers la gratuité n'est en rien une mesure équitable, elle peut en revanche être interrogée dans des villes plus petites.



02.

5 AXES DE TRAVAIL PRIORITAIRES

La maîtrise de la demande de déplacement

Tout au long des Trente Glorieuses et jusqu'à aujourd'hui, la politique du transport a consisté à proposer aux Français.e.s toujours plus de vitesse, à travers l'édification du réseau routier, puis du TGV. Toujours plus vite et donc toujours plus loin : cette politique a modelé l'espace, contribuant à concentrer les activités dans les Métropoles et à créer des déserts périurbains ailleurs. Cette logique a aujourd'hui atteint ses limites. Au lieu de favoriser la mobilité, une politique écologiste vise plutôt à offrir de la proximité et des solutions décarbonées pour le transport du quotidien. Cela implique notamment de :

- Réorienter l'investissement ferroviaire vers les transports du quotidien. La discussion sur ce plan devrait également porter au niveau européen, encore très prompt à financer les projets de LGV.
- Mettre l'accent sur la sûreté des transports publics, qui constituent un frein réel à l'usage, notamment pour les femmes.
- Réduire les vitesses de circulation routière : généralisation du 30 km/h en ville et passage au 110 km/h sur autoroute.

LE MOBILISCORE, OUTIL DE RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE

Prévue par l'article L122-1 du code de l'environnement, l'étude environnementale pour les constructions nouvelles détermine un ensemble de thèmes devant être abordés mais ne fixe pas de forme concrète au rendu de l'étude. Cette étude produit aujourd'hui des effets insuffisants en matière de mobilité : l'étalement urbain et les constructions en périphérie se poursuivent.

Face à cette situation, notre Commission a proposé dans le cadre de la campagne présidentielle 2022 un renforcement de l'étude environnementale. Dans le détail, il s'agirait de créer une étude à destination des habitations et une autre à destination des équipements. Ces études seraient entreprises par l'aménageur/lotisseur sur la base d'une méthodologie élaborée et certifiée par un acteur public (CEREMA en particulier). Sur la base de ces études serait mis en place un score indicatif puis un dispositif de bonus-malus.

Dispositif habitations

Pour les habitations, l'étude obligatoire que nous proposons vise à déterminer le niveau d'accessibilité à un ensemble de services de base via des modes actifs (marche ou vélo). Les objectifs de cette étude seraient de :

- Déterminer la distance moyenne en modes actifs pour chacun des

habitants du projet à un ensemble de services indispensables à la vie quotidienne

- Déterminer de manière fine (c'est-à-dire en prenant en compte la localisation des équipements et services dans le territoire de vie) le nombre de kilomètres annuels créés en voiture particulière du fait de la création du projet d'aménagement

Les équipements de proximité pourraient être déterminés sur la base de la gamme de proximité de l'INSEE qui comporte 29 types d'équipements : poste, banque-caisse d'épargne, épicerie-supérette, boulangerie, boucherie, école ou regroupement pédagogique intercommunal, médecin omnipraticien, pharmacie, taxi...

Dispositif équipement

Pour les équipements (équipements sportifs, administrations, installations d'entreprise, commerces, crèches, écoles, etc.), l'étude vise à calculer de manière fine le trafic en voiture induit par l'aménagement. Ce calcul devrait prendre en compte l'effet de la localisation sur le trafic.

L'artificialisation est une autre dimension qu'il serait possible d'intégrer à ce calcul, en pénalisant les opérations qui prévoient d'artificialiser des terres. Ainsi, la volonté de relocaliser l'industrie à l'échelle du pays reste cohérente dans la mesure où ce sont en priorité les friches industrielles qui sont rénovées.

Score indicatif et bonus malus

Sur la base de ces études, un “score de dépendance automobile” serait calculé et rendu public, sur le modèle du Diagnostic de Performance Énergétique (DPE).

Ce score donnerait également lieu à un bonus-malus visant à inciter les comportements les plus vertueux. Une montée en charge progressive est conseillée afin de permettre aux acteurs de la construction de s'adapter aux nouvelles conditions économiques. En vitesse de croisière du dispositif, nous recommandons toutefois des malus suffisamment élevés pour rendre réellement nécessaire une modification des lieux d'implantation des opérations d'aménagement. Pour un lotissement par exemple, le montant du malus devrait donc être de l'ordre du différentiel de rentabilité pour le lotisseur entre une opération en proximité et le réaménagement/la construction d'autant de logements en centre-ville ou centre-bourg. Il est sans doute opportun de laisser les collectivités (communes ou EPCI) fixer le montant exact du bonus-malus de leur ressort et l'inscrire dans leur PLU et PLUI. Il reviendrait au préfet et au juge administratif de déterminer si le montant des bonus-malus a été fixé de manière suffisante pour permettre l'atteinte des buts recherchés.

Dans le ferroviaire, l'intensification de l'usage plutôt que la construction de nouvelles infrastructures

D'une manière générale, une politique écologiste des transports devrait privilégier l'amélioration du service, à niveau d'infrastructure constant. Cette doctrine est particulièrement adaptée à notre réseau ferroviaire, l'un des plus longs d'Europe, mais aussi l'un des moins circulés. Le nombre de circulations par kilomètre de ligne ferroviaire est deux fois moins élevé qu'en Allemagne et le matériel roulant régional y parcourt deux fois moins de kilomètres chaque année. La Cour des Comptes souligne à ce titre le mauvais état du réseau Français.e.s “cause principale de la faible qualité de service” et constate que “le financement de sa gestion et de sa rénovation n'est toujours pas assuré”. Les chiffres de l'investissement dans les infrastructures ferroviaires en Europe par habitant montrent que la France investit 9 fois moins que la Suisse, et moitié moins que l'Allemagne. D'après les journalistes d'Investigation Europe, pendant et après la pandémie, le gouvernement a bien alloué 4,75 milliards pour soutenir le rail, mais il a distribué quatre fois plus à l'automobile et à l'aérien. Près de la moitié des fermetures de lignes ferroviaires européennes ont eu lieu dans l'Hexagone. La France est ainsi le seul pays d'Europe où l'offre diminue (de -1 à -4% par an). Face à cette situation, il s'agit avant toute chose d'améliorer le service proposé et d'engager une nouvelle politique d'offre.

Dans le détail, nos préconisations sont les suivantes :

- Élaborer une vision à vingt ans du réseau ferroviaire, qui englobe à la fois la question des services, de l'aménagement du territoire et de la stratégie industrielle.
- Doubler le financement affecté à une modernisation performante du réseau classique en priorisant la décongestion des nœuds et l'exploitation pour mettre le réseau aux normes européennes. Ces mesures permettent à coût quasi constant de faire circuler beaucoup plus de trains plutôt que de poursuivre aveuglément l'extension des seules nouvelles Lignes à Grande Vitesse
- Instaurer un cercle vertueux avec des trains suffisamment nombreux pour créer une dynamique de fréquentation et donc de recettes au service des populations avec pour objectif de doubler réellement la part modale du ferroviaire et réinjecter les marges financières ainsi dégagées dans la création d'offre.
- Comme l'a suggéré le Président de l'ART, Bernard Roman, fixer pour les péages ferroviaires une somme globale permettant de prendre en compte l'ensemble des coûts, y compris d'investissement du gestionnaire et correspondant à un forfait de circulations en roulement optimisé, mais qu'au delà de ces circulations, tout train supplémentaire soit taxé à hauteur du seul coût direct d'exploitation, soit environ 20% du coût du sillon «de base». Cette nouvelle règle permettrait de sortir du malthusianisme ferroviaire qu'entraîne le prix élevé et peu incitatif des péages ferroviaires facturés aux opérateurs, alors que le ferroviaire est constitué à 90% de coûts fixes.

- Mettre l'amplitude horaire au cœur de la refonte du service : notre Commission plaide en faveur du cadencement². Il permet aux usagers de mieux comprendre et mémoriser les horaires, ce qui les encourage à utiliser ce mode de transport et augmente la fréquentation. Il permet en outre d'améliorer les correspondances et donc les temps de trajet entre lignes ferroviaires, grâce au système des "rendez-vous", mais également avec les autres modes de transports qui peuvent se caler sur l'ossature ferroviaire. Le cadencement permet d'augmenter la capacité des lignes disponibles pour les différents types de trafic et d'optimiser l'utilisation des sillons pour sortir enfin de la tarification au train.km. Il est enfin un atout pour la planification de la maintenance des matériels et du planning des conducteurs

COMPRENDRE NOTRE OPPOSITION À LA LIGNE GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

En 2017, Emmanuel Macron déclarait vouloir donner la priorité aux transports du quotidien ; une position qui rejoignait alors celle portée de longue date par les écologistes. Face au défi climatique, il est primordial de diriger les investissements

2. Le cadencement est un ordonnancement des circulations permettant une optimisation de l'utilisation du matériel roulant et des capacités de la ligne permettant de créer de l'offre à moyens constants sans infrastructure nouvelle et à coût maîtrisé (au seul marginal des charges d'exploitation supplémentaires représentant généralement 10% du coût global). En synthèse, le résultat est un minimum d'un train par heure par sens dans chaque gare de 5h à 22/23h.

publics là où ils auront le meilleur impact environnemental et social. Alors que 70% des Français.e.s vont travailler en voiture individuelle, le développement des transports du quotidien est un impératif, à la fois pour le climat mais également pour cesser d'enfermer les citoyens dans une dépendance à la voiture qui montre ses limites jour après jour (stress, fatigue, poids du coût des carburants, pollution, étalement urbain, etc.).

La grande vitesse ferroviaire est l'un des moteurs de la métropolisation : en reliant les grands centres urbains entre eux, elle renforce leur attractivité au détriment des villes petites et moyennes, des territoires ruraux, des espaces de montagne qui continuent à perdre habitants et activités. Construire de nouvelles LGV, c'est alimenter ce modèle, qui ignore les capacités de développement endogènes des territoires. C'est encourager la centralisation en se focalisant sur le lien avec Paris au moment où le besoin de relier les pôles régionaux entre eux est une aspiration puissante. C'est, in fine, rester figé dans un modèle de croissance et de vitesse dépassé, qui ignore les défis et enjeux des territoires pour les prochaines décennies.

L'essor du TGV produit des clivages géographiques mais aussi sociaux : selon une étude de l'Autorité de Régulation des Transports datant de 2020, les cadres utilisent 12 fois plus le TGV que les employés et ouvriers. Quel modèle de transport voulons-nous ? Réserver la grande vitesse pour les élites ou permettre un service public de la mobilité pour le plus grand nombre ?

La LGV Bordeaux – Toulouse impose de construire intégralement une nouvelle ligne. C'est artificialiser 4 830 ha de zones naturelles agricoles, viticoles, des sites Natura 2000. C'est détruire 2 870 ha de forêt ou de zones humides. Pour être efficace d'un point de vue environnemental et juste socialement, le développement du réseau ferroviaire devrait se concentrer sur les lignes "classiques", qu'il est largement possible de moderniser : dans le cas de Bordeaux – Toulouse une modernisation complète de l'infrastructure coûterait entre 4,6 et 7,3 milliards d'€, soit trois fois moins cher que le projet de LGV pour seulement 22 minutes de différence.

Soutenir la LGV, ce serait donc considérer qu'une seule minute gagnée vaudrait 166 Millions d'€, autant que la création de 300 lits de CHU. Cette course à la vitesse à tout prix est déraisonnable. Elle nous fait perdre de vue les vraies priorités : développement des transports du quotidien, réouverture des petites lignes, amélioration des fréquences et des amplitudes des trains intercitys, relance des trains de nuit. A trop vouloir gagner du temps pour quelques-uns, nous en perdons tous collectivement.

Le réexamen de la place du transport dans l'espace public

La transformation écologiste des mobilités doit être attentive aux différents types de territoires. Si dans les territoires ruraux l'électrification

des flottes apparaît comme une solution privilégiée, les territoires denses peuvent et doivent réduire la place dédiée à l'automobile. Il n'est aujourd'hui plus entendable que 50% des espaces urbains soient dédiés à la circulation des véhicules motorisés.

Notre Commission plaide pour une politique de reconquête urbaine en faveur d'autres types d'usages, moins polluants, mais également tout simplement plus agréables. Nous soutenons donc la transformation massive de la voirie en pistes cyclables. Suivant l'exemple de la Métropole de Lyon, lorsque de nouvelles infrastructures de transport sont nécessaires, nous plaidons également pour leur construction en surface (tramway, bus à haut niveau de service...) plutôt qu'en souterrain, afin de limiter les vitesses automobiles en ville tout en limitant le coût des nouvelles infrastructures.

Une transition énergétique des mobilités fondée avant tout sur l'électricité

De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage de la voiture individuelle. Au-delà de la question centrale des émissions de gaz à effet de serre, la voiture a des effets négatifs et systémiques, contre lesquels nous voulons lutter : inefficacité et congestion, occupation de l'espace public au détriment d'autres usages, sédentarité, sécurité routière, étalement urbain, artificialisation des sols. Pour tous ces effets négatifs, le véhicule électrique ne sera pas une solution. Notre objectif principal est donc d'assurer un report modal vers les modes actifs et les transports en commun

mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances imposées.

Pour autant, il est clair qu'il ne sera pas possible de se séparer de l'automobile hors des zones denses. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est nécessaire d'accompagner la transition vers une automobilité moins polluante. Le véhicule électrique est le moyen privilégié de cette transition. Pour mettre l'essor de l'électromobilité au service d'une politique écologiste des transports, notre Commission a présenté la motion suivante :

ASSURER LA SOUTENABILITÉ DE LA PRODUCTION DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET DES BATTERIES

- Rappelle que nous devons porter les réglementations les plus strictes pour réduire ces impacts négatifs. Par ailleurs, les écologistes devront peser sur le renforcement de la réglementation sur les batteries qui impose à terme la traçabilité, l'intégration de produits recyclés et l'interdiction des batteries trop polluantes. Ce modèle de réglementation pourra servir de base à d'autres politiques anti-dumping social et environnemental. En l'état le cobalt est un matériau particulièrement problématique, de ce fait nous soutenons à ce stade l'émergence d'une filière industrielle sans cobalt (batterie LFP). Dès maintenant, il est également nécessaire de développer une filière équitable, permettant aux ouvriers et ouvrières de l'extraction

du cobalt (entre autre) de vivre et de travailler dans des conditions socialement acceptables

- Demande à ce propos, que les calculs d'émissions en France et en Europe soient systématiquement effectués sur l'ensemble du cycle de vie et non « du réservoir à la roue », comme c'est le cas actuellement, ce qui revient à dévaloriser artificiellement des chemins de transitions jouant davantage sur des leviers comportementaux, comme la modération du trafic, la limitation de l'étalement urbain, et surtout le développement des modes actifs partout où cela est possible.
- Réclame une réglementation ambitieuse et des incitations fortes en termes de poids, de taille et d'efficacité capables d'orienter les acheteurs vers des véhicules électriques légers, peu consommateurs et laissant toute leur place aux autres usages de l'espace public. Ce cadre légal devra encourager toutes les formes de mutualisation possibles des véhicules (taxis, covoiturage, autopartage...), afin de sortir de la situation actuelle, particulièrement sous optimisée puisqu'une voiture reste immobile en moyenne 95% de son temps.
- Soutient le principe d'un nouveau règlement européen sur les batteries – la directive en vigueur datant de 2006 – et appelle à des améliorations sensibles par rapport au projet actuel de la Commission Européenne, tant

sur le calendrier que sur les objectifs de recyclage des matériaux rares contenus dans les batteries, afin d'améliorer la qualité environnementale de celles-ci.

- Appelle au vote d'un règlement européen sur la consommation des véhicules électriques, définie en kWh au km, pour soutenir l'enjeu de sobriété qui nécessite des véhicules électriques peu consommateurs d'électricité et à la mise en œuvre d'une taxe européenne sur les batteries des véhicules électriques, définie en fonction des déchets et matériaux non recyclés sur le modèle de la taxe européenne sur le plastique et de l'empreinte carbone des batteries

FAIRE DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE UNE BRIQUE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Prend acte de la nécessité d'assurer un pilotage de la charge. Il importe d'empêcher les situations dans lesquelles un nombre trop important de véhicules se rechargent en même temps afin de limiter le besoin en facteurs de production additionnels, potentiellement carbonés. Pour cela, il faut d'abord maximiser les points de charge en particulier en dehors du domicile. Une politique d'équipement des grands attracteurs de trafic et des lieux de travail apparaît dès lors incontournable. Par ailleurs, le pilotage de la charge contribue à limiter le besoin de nouvelles unités de production, en particulier nucléaires.

- Se prononce en faveur d'un développement des services réseaux (flexibilité et stockage, Vehicule to Grid), même s'il est pour l'instant difficile d'en appréhender avec précision le développement. Ces services peuvent constituer un appoint non négligeable, a fortiori à mesure que la part des énergies renouvelables dans le mix électrique de notre pays progresse. Le V to G (Vehicule to Grid), c'est-à-dire l'injection d'électricité dans le réseau, apparaît comme une option particulièrement intéressante. Des réformes de la fiscalité de l'énergie seront nécessaires pour promouvoir davantage ces usages.
- Se prononce en faveur d'un abaissement de la vitesse sur autoroute de 130 à 110 km/h pour favoriser la sobriété et la baisse des consommations d'énergie comme préconisé par la convention citoyenne pour le climat. Cette baisse de la vitesse entraîne selon NégaWatt une consommation de carburant réduite de 25%, une facture de carburant réduite de 7% en moyenne (tous déplacements confondus) et un allongement du temps de parcours de 8 minutes pour 100 km parcourus.
- Encourage le couple autoproduction (notamment le solaire) et mobilité électrique pour la décarbonation du système électrique et l'accélération de l'intégration des renouvelables. Cette évolution est également une

source d'économie pour les ménages car elle permet de réduire les factures énergétiques.

FAVORISER LE REPORT MODAL SUR LA LONGUE DISTANCE

- Se prononce en faveur d'un modèle de développement qui réduit le besoin en déplacements grandes distances, notamment à travers la promotion d'une production alimentaire et d'un tourisme de proximité. La fin du modèle agro-industriel est indispensable à la transition écologique des transports. Le modèle des grandes stations balnéaires et de montagne, éloignées de leur arrière-pays, détachées des réalités humaines des territoires qui les entourent et génératrices de très nombreux déplacements carbonés est déjà dépassé. A nous de promouvoir un tourisme plus frugal, plus respectueux des humains, du vivant et des lieux. Cela peut passer par exemple par une redirection des financements publics vers de nouveaux lieux touristiques et de nouvelles formes d'évasion.
- Soutient le développement de l'offre ferroviaire pour maximiser le report modal sur les grands axes de transport longue distance. Parce qu'il ne nécessite pas de nouvelles infrastructures tout en faisant gagner du temps éveillé, le développement des trains de nuit apparaît particulièrement indiqué. Le corollaire du développement du ferroviaire sur

les longues distances (en France et en Europe) devrait être l'essor des services de mobilité à destination. On pourrait donc ainsi passer de voyages longues distances effectués massivement au moyen d'automobiles particulières vers des trajets plus hybrides mêlant autopartage, covoiturage, location à destination et transports collectifs pour les trajets les plus longs.

- Au niveau local, nous soutenons la priorité donnée aux modes de déplacements actifs : piétons, vélos. Cela signifie notamment le soutien, en ville et à la campagne, à des équipements de proximité (services publics, commerces, loisirs...), le réaménagement des voiries au profit de ces modes de mobilité. Nous soutenons fortement le développement des transports en commun ainsi que le développement dans les zones périphériques et rurales de l'autopartage et du covoiturage, et l'obligation des plans de déplacement pour toutes entreprises et administrations.

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT JUSTE DE LA CHARGE

- Affirme le besoin de sortir d'un modèle où les pouvoirs publics assurent tous les risques tandis que les acteurs privés récoltent les bénéfices. Les investisseurs privés doivent assumer un juste niveau de risque dans l'investissement nécessaire en points de charge. Il convient également d'aller

vers l'interopérabilité des bornes à travers un standard européen afin que tous les types de véhicules puissent se recharger sur tous les réseaux de bornes.

- Se prononce en défaveur de réseaux de charge gratuits. D'une manière générale, il nous apparaît que la mobilité électrique connaît aujourd'hui un engouement suffisant pour pouvoir systématiquement mettre en œuvre une recharge payante, y compris lorsqu'elle est proposée par des acteurs publics comme les EPCI ou les AODE. Il n'y a pas de raison pour qu'un utilisateur de véhicule électrique bénéficie d'un carburant gratuit d'autant plus que l'utilisation des voitures électriques est nettement moins onéreuse que leurs équivalents thermiques.
- Souhaite une forme de péréquation entre les types de réseaux. En effet, un risque pressenti aujourd'hui est celui de réseaux à double vitesse : des réseaux puissants et une charge rapide pour ceux qui peuvent se le permettre, un réseau de plus médiocre qualité pour les autres. Il y a lieu de mettre en œuvre un cadre assurant une forme de péréquation entre les usages très rentables et les usages les moins rentables comme par exemple dans les zones peu denses ou plus défavorisées. A l'inverse, une telle péréquation permettrait de désinciter les recharges de très forte puissance, qui correspondent à des

usages peu vertueux pour le réseau électrique. Cette péréquation pourrait être menée de diverses manières : via des obligations de service public, via la taxation, ou via encore la création d'un fonds de péréquation.

- Souhaite renforcer la coopération transfrontalière européenne pour que les frontières ne constituent plus un frein à la mobilité peu émettrice de CO2. A ce titre, il nous faudra disposer d'un réseau de recharge transfrontalier afin de connaître la localisation, la disponibilité et le prix de recharge électrique au-delà des frontières et favoriser l'essor de la voiture électrique en libre-service au sein d'espaces de coopération transfrontalière entre régions européennes.

Une fiscalité cohérente de la mobilité

Le système fiscal des transports pâtit de nombreuses incohérences, notamment du fait de l'importance des dépenses fiscales (allègements d'impôts) au profit des mobilités carbonées. On pense ici, entre autres, au barème forfaitaire applicable aux contribuables choisissant le régime des "frais réels" dans le calcul de l'impôt sur le revenu. Cette niche fiscale représente une dépense importante : certains travaux l'estiment à 1,2 milliard par an. En subventionnant les distances domicile-travail les plus élevées et les véhicules les

plus puissants, ce dispositif fournit des incitations exactement contraires à ce qui serait souhaitable dans le cadre d'une politique écologique des transports. On pense également à l'exemption de taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) dont bénéficie le transport aérien et qui constitue de fait une subvention aux émissions. La Cour des Comptes évalue cette niche à 3,6M€/an soit un soutien équivalent à 98€/t Co2 émise. Plus fondamentalement, le financement de la sphère publique est aujourd'hui largement assis sur des ressources dont on voudrait voir la consommation diminuer. La TICPE, dont l'assiette est la consommation de produits pétroliers, est ainsi la quatrième ressource financière de l'Etat. Elle contribue largement à l'entretien du réseau routier de notre pays. On estime que substituer un véhicule électrique à un véhicule thermique fait perdre aux alentours de 500€/an de ressources fiscales. Cette situation contribue à verrouiller l'usage de l'énergie dans notre société. Une réflexion sur le système fiscal des transports est donc plus que jamais nécessaire. Elle sera au cœur du travail de notre Commission au cours de l'année 2022.





TRANSPORTS-TERRITOIRES.EELV.FR

