



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

Loi « climat et résilience » : Analyse!

Contexte

Cette loi intervient au moment où sévit une pandémie dont les origines sont en partie liées à la déforestation massive et au réchauffement climatique qui modifient les écosystèmes et la transmission des virus de toute nature. La consommation excessive d'énergies fossiles en lien avec la globalisation de l'économie qui repose sur la logique du moins disant social engendre des flux de circulations de marchandises autour de la planète qui aboutissent à des émissions massives de gaz à effet de serre dont la plus grande partie pourrait être évitée.

En l'état actuel, rien ne semble vouloir changer et c'est même pire depuis les grands raouts médiatiques (COP et autres sommets sur le climat) autour de l'avenir de la planète qui n'ont pas modifié la donne. Pour preuve, la discussion de certains traités de libre échange a repris son cours.

Au plan national, cette loi vient après la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) et la réforme de 2018 qui ont démantelé le service public ferroviaire avec l'éclatement de l'entreprise historique en cinq sociétés anonymes au nom de la « concurrence libre et non faussée », afin de favoriser l'entrée de nouveaux opérateurs privés. L'ensemble de la stratégie gouvernementale est dictée par le projet appelé CAP 22 finalisé par des économistes dont la doxa très libérale, consiste à réduire l'Etat à ne garder que ses fonctions régaliennes et laisser le reste au marché. Tout devient marchandise !

Il n'est pas étonnant de voir les multinationales monter au créneau pour porter leurs exigences y compris en les repeignant en vert afin de capter de nouveaux marchés à venir, liés aux exigences environnementales. Cette stratégie consiste pour ces multinationales à surtout maintenir leur taux de profit. Et cela, à l'instar du projet Hercule d'EDF où la partie consacrée aux énergies fossiles serait ouverte au capital des entreprises privées et dans laquelle Total est prêt à prendre une participation importante.

Il est clair que le secteur des transports n'échappe pas à la règle! Une première étape a été conduite pour le Fret ferroviaire avec l'ouverture à la concurrence après 2006 et qui s'avère être une catastrophe au plan du résultat fragilisant les possibilités de son développement. Résultat : c'est la route qui en a été le grand bénéficiaire.

Présentation de la loi

CHAPITRE Ier : Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres.

Article 24 : favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville par le développement des parkings-relais et possibilité pour le maire de réserver certaines places de stationnement pour les usagers des transports en commun. *Rien sur la question des moyens à mettre en place !*

Article 25 : extension de l'obligation de mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aux agglomérations métropolitaines de plus 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. *Mais il est déjà prévu d'accorder des dérogations en raison du faible taux de population exposée !!!*

Article 26 : **expérimentation pour 3 ans la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules (transports collectifs, covoiturage, véhicules à très faibles émissions).** *Toujours des solutions pour le développement du transport routier !*

Article 27 : **objectif d'obliger les Régions à fixer des tarifs de TER attractifs**

C'est déjà le cas pour la grande majorité des régions ! Quel sens donner au mot « obliger » ? Avec quelles ressources financières nouvelles ?

Article 28 : objectif d'avoir une part de véhicules émettant plus de 95 gCO₂/km NEDC dans les ventes de voitures particulières neuves inférieure à 5% % au 1er janvier 2030. *Il y a de l'avenir pour les gros SUV à plus de 2 tonnes pour les 10 ans à venir. Rien pour encourager à la fabrication de voitures légères avec des motorisations offrant une consommation inférieure à moins de 3 litres !*

CHAPITRE II : Optimiser le transport routier de marchandises et réduire ses émissions

Article 30 : suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE entre 2023 et 2030. *Elle représente chaque année plus de 6 milliards d'euros. Cela fait mesurer le cadeau fiscal entre autres au transport routier. Où sera affectée cette somme ? Elle pourrait être utilisée au financement des infrastructures ferroviaires.*

Article 31 : Création d'une écotaxe par les régions : habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, par les régions disposant d'un domaine public routier et qui le souhaitent, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises.

Cet article habilite le Gouvernement "à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises :

- *par les régions disposant d'un domaine public routier et qui le souhaitent ;*
- *par les départements disposant d'un domaine public routier supportant ou susceptible de supporter un report significatif de trafic en provenance des voies du domaine public régional sur lesquelles s'appliqueraient ces contributions régionale.*

Questions : au cas où le gouvernement légifère quelle en sera le montant, sera-t-il différent d'une région à une autre, et où iront les recettes de cette écotaxe ?

La question d'une écotaxe est un sujet trop sensible politiquement et socialement pour laisser les seules régions et départements légiférer en la matière. Cela peut s'avérer contreproductif en induisant un traitement différencié d'une région à l'autre. Comme il s'agit de lutter contre le réchauffement climatique, les stratégies et les décisions afférentes doivent relever d'une politique nationale

CHAPITRE III Agir au niveau local avec les entreprises et les administrations pour organiser mieux les déplacements

Article 33 : intégration d'habitants tirés au sort dans les comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité, aux côtés de représentants des associations d'usagers.

Pour rappel la Loi SRU de 2000 incitait à la création de comités de partenaires et de comités de lignes où siégeaient des représentants du personnel de la SNCF. Il convient que tous les acteurs concernés doivent pouvoir composer ces structures de concertation permettant de contribuer à la définition de la consistance du Service public ferroviaire en territoire. Pour une production efficace de ces structures, il faut renforcer leurs moyens pour un fonctionnement démocratique.

CHAPITRE IV Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité train/avion

Article 34 : invitation du Gouvernement à agir au niveau européen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et clause de revoyure lorsque le trafic retrouvera son niveau de 2019.

Pour rappel le transport aérien est exonéré de la totalité de la TIPCE sur les vols à longue distance et partiellement sur les moyens courriers. Aucune décision prise à ce sujet qui représente également plusieurs milliards d'€.

Article 35 : Interdiction de l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO₂, existe en moins de 2h30.

En réduisant à 2h30 le temps de trajet des vols, cela exclu la grande majorité des vols intérieurs et seules trois liaisons seraient en fait concernées par la mesure gouvernementale: Paris-Bordeaux, Paris-Lyon et Paris-Nantes. De plus le temps de trajet avant et après n'est pas pris en considération et pourtant source de pollution et d'allongement du temps de parcours souvent de plus d'une heure. Ce qui permettrait de faire rentrer plus de vols vers le report du train. La convention pour le climat proposait 4 heures de parcours en train. De plus, le retour d'un vaste réseau de trains de nuit permettrait de remplacer efficacement l'avion même pour des parcours ferroviaires de durée bien plus longue.

Article 36 : encadrement du développement des capacités aéroportuaires

Article 37 : obligation pour tous les opérateurs aériens d'organiser la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Début de mise en application dès 2022 et compensation de 100 % des émissions en 2024.

Le dispositif rend obligatoire pour tous les opérateurs aériens la compensation carbone des émissions des vols intérieurs. Afin de garantir le bénéfice environnemental de la mesure, les types de crédits carbone pouvant être utilisés seront encadrés par décret en Conseil d'Etat, et favoriseront notamment les puits de carbone et les projets soutenus en France.

Un système d'où n'émane pas la transparence !

CHAPITRE III Lutter contre l'artificialisation des sols en adaptant les règles d'urbanisme

Article 46 : définition de la notion d'artificialisation, objectif de réduction par deux du rythme d'artificialisation sur les dix prochaines années par rapport à la décennie précédente.

Article 50 : principe général d'interdiction de création de nouvelles surfaces commerciales qui entraîneraient une artificialisation des sols.

Ces articles entendent limiter l'artificialisation des sols en ne visant pour l'instant que les grandes surfaces commerciales. Pour autant, ils n'abordent pas la question du développement des nouvelles plateformes de commerce en ligne comme Amazon qui consomment d'immenses espaces et obligent à de nouvelles constructions routières qui engendrent des flux de plusieurs centaines de voitures et camions par jour, nouvelles sources de pollution et de gaz à effet de serre. Rien non plus sur les projets autoroutiers ou à 4 voies prévus qui sont de gros consommateurs d'espace, en moyenne 1 hectare pour 100m linéaire de voies surtout quand il existe des possibilités de substitution, par le rail.

Article 15 : obligation pour les acheteurs publics de prendre en compte les considérations liées aux aspects environnementaux des travaux, services ou fournitures achetées.

Cette disposition qui s'inspire d'une proposition de la Convention citoyenne pour le climat, s'inscrit plus généralement dans la tendance actuelle à "verdir" la commande publique.

Pour autant, la loi ne l'impose pas d'office. Dans cet article ne figure aucune obligation pour les administrations et autres opérateurs publics à avoir recours pour leurs besoins de transport à utiliser le mode ferroviaire surtout quand les installations et les prestations existent.

A noter néanmoins que le projet de loi repousse l'entrée en vigueur de ces dispositions à un délai de cinq ans à compter de la promulgation de la présente loi.

Commentaires

Rendre "crédible" l'atteinte de l'objectif de réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990. Les ONG du Réseau Action Climat ont aussi pointé une ambition "en décalage avec les objectifs et l'urgence climatique".

Aucun objectif d'abandonner le CETA, source de concurrence pour l'agriculture locale et également source de transports polluants.

Mais si les mesures présentées sont "en général pertinentes", elles sont souvent "limitées", "différées", et "soumises à des conditions telles qu'on doute de les voir mises en œuvre à terme rapproché", a jugé le Conseil économique, social et environnemental (CESE).

Le grand absent de cette loi : les financements , rien n'est prévu pour développer les modes de transports collectifs et rien pour le développement du service public ferroviaire. Donc aucun changement de paradigme à attendre.

A première vue, nombre d'articles comme beaucoup de textes de loi sont des recommandations et s'accompagnent de dérogations pour laisser le champ libre au modèle existant.

Il est inclus dans le texte des prérogatives pour les élus locaux qui ne permettent pas d'avoir une application au niveau national et donc produira une certaine cacophonie selon les degrés d'implication des collectivités à défendre des mesures plus ou moins vertueuses en matière environnementale.

Le fait de porter à 150 000 habitants, la limite pour la nécessité de produire un schéma pour une zone à faible émission "mobilités" exclue une grande partie du territoire. Cela concerne surtout la qualité de l'air.

Concernant le développement des transports du quotidien, il n'est prévu aucun financement supplémentaire pour leur développement dans les grandes et moyennes agglomérations. Rien, pour venir alimenter le développement des transports TER. Aucune mesure de désenclavement des zones sans transports collectifs comme de nombreux quartiers des grandes villes et leur périphérie et les zones rurales.

Dans le domaine du fret, aucune mesure spécifique de prise pour encourager au report modal vers le train, y compris par des mesures incitatives de type fiscal ou de toute autre nature pour réduire les effets du transport routier. Malgré les réductions d'avantages fiscaux, la fédération des transporteurs routiers considère qu'elle passera de 89% actuellement de la part modale à plus de 75 % à 10 ans.

Compte-tenu de l'évolution à venir des volumes transportés, si rien ne change, il est prévu une augmentation de plus de 30% des tonnages à l'horizon 2030/2035 et finalement il y aura toujours autant de camions sur les routes, si ce n'est plus. Un bel exemple de résilience !

Un total mépris des institutions et de la convention citoyenne, aucune prise en compte du travail des scientifiques, du rapport sénatorial sur le coût de la pollution, du CESR. Un gouvernement qui n'a tiré aucun enseignement de la condamnation de l'Etat par le tribunal administratif de Paris, ni des amendes infligées par l'Europe.

La dimension démocratique confisquée puisque la plupart des propositions innovantes de la convention sur le climat ont été évacuées d'un revers de main par le Président de la République, notamment la taxe sur les produits financiers. Il faut également préciser que les 10% les plus riches sont les principaux émetteurs de gaz à effet de serre, à eux seuls ils sont responsable de 45% des émissions et ne seront surtout pas mis à contribution pour réduire leur empreinte carbone.

En n'abordant pas le retour des concessions autoroutières dans le giron de l'Etat, le gouvernement continuera de se désengager du financement du rail public, de ses obligations d'aménageur du territoire, d'imposer à l'entreprise publique qu'est la SNCF de supprimer des milliers de postes et de fermer des gares, des guichets . . .

La France connaîtra une véritable transition écologique si elle renforce et développe son entreprise publique de chemin de fer. Pour ce faire il faut extraire la politique des transports publics des contingences financières, des logiques comptables, des carcans imposés par l'Union Européenne. L'Etat doit redevenir stratège pour maîtriser la gestion et le développement de son chemin de fer pour mieux répondre à l'intérêt général en favorisant le report modal de la route et de l'aérien vers le train.

Pour la SNCF, l'Etat doit investir massivement dans le rail public et permettre d'engager un plan pluriannuel de recrutements de personnels en nombre suffisant et en qualité.

Pourquoi le gouvernement n'envisage-t-il pas un grand emprunt de 100 milliards sur 20 ans et plus, pour remettre le réseau à niveau et poursuivre son électrification, pour développer de nouveaux matériels ?

Cela, quand il peut emprunter avec des taux négatifs et qui en plus de l'inflation ne lui feraient rembourser que 70% de cette somme, si ce n'est qu'il se refuse à développer le service public ferroviaire qui serait pourtant, pour la partie transport, un véritable acteur de lutte contre le réchauffement climatique.

La France connaîtra une véritable transition écologique si elle renforce et développe son entreprise publique de chemin de fer.

Un « changement de société" qui fait "basculer la France dans l'ère écologique" selon la Ministre. Il y a loin de la coupe aux lèvres : il s'agit plutôt de faire croire que tout change pour qu'en réalité rien ne change, surtout pas les privilèges accordés aux modes de transport les plus anti-écologiques, l'automobile et l'aviation !