



autosBus

moins de voitures autour des villes



www.autosbus.org – contact@autosbus.fr

Déplacements et urgence climatique – que peut-on faire ?

04/04/19

Cette note est la version écrite d'une conférence qui s'est tenue près de Bourg-en-Bresse début 2019 à l'initiative de l'association 'Fenêtre Ouverte sur Viriat'.

Depuis des années, nos gouvernements successifs affirment qu'il est encore temps de sauver le climat à condition que chaque pays fasse sa part du boulot. Pour la France cela impliquerait de diviser par quatre nos émissions de CO2 entre 1990 et 2050. Nous dérivons systématiquement de cette trajectoire mais pour ce qui est des déplacements entre ville et campagne nous allons franchement dans le mur. Ces déplacements sont de plus en plus nombreux, de plus en plus long et presque toujours effectués seuls dans des voitures de plus en plus grosses. Notre dépendance à la voiture crée aussi des problèmes de santé, de fins de mois et d'embouteillages.

La voiture électrique ne suffira pas à régler ces problèmes. C'est évident pour les fins de mois et les embouteillages mais c'est vrai aussi pour le climat. Si toutes nos voitures doivent devenir électriques d'urgence, la production d'électricité solaire et éolienne n'augmentera jamais assez vite. Les transports collectifs ne sont pas non plus une solution. En zone peu dense, là où l'habitat est éparpillé, ils ne peuvent pas offrir une alternative crédible à la voiture, sauf à ruiner le contribuable.

Les seules bonnes solutions de rechange sont le covoiturage quotidien pour les trajets longs et le vélo pour les trajets courts. Mais la voiture est bien plus qu'un moyen de déplacement. C'est un mode de vie. C'est donc notre mode de vie qu'il va falloir changer. Comment allons-nous y arriver ? Qui doit faire quoi ? Comment faire vite ?

Au niveau d'un village, l'entraide entre voisins a toujours existé. On peut la démultiplier avec des systèmes de covoiturage simples comme sont en train de le faire quatre communes de la périphérie de Bourg.

Au niveau d'une entreprise, il est possible d'encourager le covoiturage, le vélo et le télétravail. Des résultats spectaculaires peuvent être obtenus à peu de frais.

Cependant, le covoiturage domicile-travail, tel que nous le connaissons avec des équipages fixes, atteint vite une limite. On ne peut espérer remplir les voitures qu'avec des systèmes de covoiturage instantané et des lignes de covoiturage, toutes choses qui ne peuvent s'organiser qu'à l'échelle du bassin de vie. Or c'est ce qui est en train de se mettre en place à Bourg-en-Bresse.

Il reste que des actions décisives peuvent être entreprises au niveau national et européen. L'urgence climatique appelle des actions à tous les niveaux en même temps.

Présentation

L'association autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Il s'agit notamment de réduire l'usage de la voiture en solo pour les habitants périurbains. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

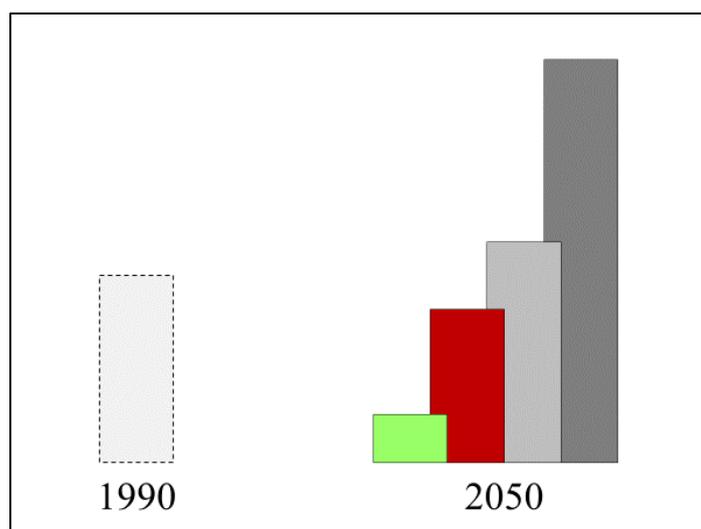
Cette note est la version écrite d'une conférence qui s'est tenue le 2 avril 2019 à Viriat (Ain) à l'initiative de l'association Fenêtre Ouverte sur Viriat.

Il nous faut vivre autrement

Il faut réagir vite

La COP 21, c'était il y a trois ans. Nous en sommes à la COP 24. Est-ce que nous avons avancé entre temps ? Non, nous sommes même en train de reculer. Depuis des années, nos gouvernements successifs affirment qu'il est encore temps de sauver le climat à condition que chaque pays fasse sa part du boulot. Pour la France cela impliquerait de diviser par quatre nos émissions de CO2 entre 1990 et 2050, ce qui correspond à la barre verte dans la Figure 1.

Figure 1 – Évolution des émissions de gaz à effet de serre



Depuis 1990 - ça fait 25 ans – nos émissions ont diminué, mais lentement. La barre rouge représente nos émissions en 2050 si on continue sans appuyer d'urgence sur le frein. Nous les français, nous ne sommes pas du tout en train de faire notre part du boulot.

Notre vitesse poussive est une moyenne. Il y a des secteurs qui réduisent les émissions plus vite et d'autres qui les réduisent moins vite. Mais il y a un seul secteur dans lequel les émissions ne diminuent pas : les transports. La troisième barre (gris clair) représente les émissions de la France en 2050 si elles continuent d'augmenter comme les transports l'on fait depuis 25 ans.

Et dans les transports, il y a nos voitures individuelles, et notamment les déplacements des habitants de la périphérie des villes qui sont totalement dépendants de la voiture. Il y a 37000 allers-retours quotidiens entre Bourg et la grande périphérie. Ces déplacements se font en voiture à 97%. Il y a de plus en plus d'habitants à la campagne. Ils habitent de plus en plus loin et ils roulent dans des voitures de plus en plus grosses. Résultat : les émissions de CO2 des déplacements autour de Bourg augmentent. La quatrième barre (gris foncé) représente les émissions de la France en 2050 si elles

augmentaient partout aussi vite que celles des voitures de la périphérie de Bourg. L'urgence climatique est partout, mais la première urgence est là.

Évidemment, nos voitures ne nuisent pas qu'au climat. Nos pots d'échappement tuent quarante mille français par an en crachant des particules fines. À présent, on est en train de comprendre que nos voitures nous aident à rester assis toute la journée alors que la sédentarité nous tue à petit feu. La voiture, c'est aussi une urgence pour la santé.

Et pour le porte-monnaie ? Moi je fais la grimace à chaque plein d'essence, et vous aussi j'imagine. Mais le plein d'essence, c'est l'arbre qui cache la forêt. Le carburant ne représente que le quart ou le tiers de ce que nous coûte réellement notre voiture. Et bien sûr, une voiture ne suffit pas. Si nous habitons la campagne, nous avons souvent deux voitures par maison, ou même trois.

À la campagne, depuis qu'on a tout misé sur la voiture, il n'y a plus d'autre solution pour se déplacer. Si ma vieille voiture tombe en panne, si j'ai perdu tous mes points, si mon médecin m'interdit de conduire, ... alors c'est la galère.

Et les embouteillages ! Postez-vous un matin à l'entrée de Bourg et observez-les. Vous y verrez une personne par voiture ou deux personnes une fois sur dix. Ce sont les mêmes chiffres dans toute la France.

Figure 2 – En solo ou partagée ? Cherchez les différences



À ce stade, nous avons tous compris qu'on marche sur la tête. Comment faire autrement ?

Attention aux fausses bonnes idées

Nous pourrions tous rouler en voiture électrique. Évidemment, du point de vue des embouteillages, ça ne résoudrait rien ! Et pour les fins de mois ? Si j'habite à 20 km de Bourg, il me faut deux pleins de 40 litres de gazole pour faire mes 1500 km par mois. J'en ai pour 120 euros. Pour faire la même distance avec une Zoé électrique, il me faut cinq recharges et ça me coûte 12 euros au total. Dix fois moins cher que l'essence ! Mais je dois louer la batterie de ma voiture et ça coûte 100 euros par mois. À la fin du mois, je n'ai quasiment rien économisé.

Vous me direz oui mais au moins la voiture électrique ne pollue pas. Ce n'est pas si simple. Comment produit-on l'électricité en France aujourd'hui ? Avec des centrales nucléaires pour les trois quarts. Aujourd'hui, si je suis français, ma voiture électrique est une voiture nucléaire. Si je suis allemand, c'est une voiture à charbon.

Mais vous me direz encore, y a qu'à produire l'électricité avec des éoliennes, des panneaux solaires et du biogaz ! Bien sûr mais à nouveau ce n'est pas si simple. L'année dernière, l'éolien et le solaire ont représenté 7% de notre électricité. Dans les dix ans qui viennent, le gouvernement espère multiplier par cinq la surface de panneaux solaires et par deux le nombre d'éoliennes. Avec tout cela notre électricité restera encore nucléaire à plus de 50%. Et il s'agit seulement de dénucléariser l'électricité que nous consommons aujourd'hui. Qu'allons-nous faire si toutes les voitures deviennent électriques ? Conclusion : pour ce qui est du climat et de l'environnement, la voiture électrique ne suffira pas, mais alors pas du tout !

Et si nous roulions tous en train et en autocar ? Aujourd'hui, 5% des déplacements des citoyens se font en transports publics mais pour la grande périphérie, c'est moins de 1%. Pourquoi ne fait-on pas mieux ? Parce que le service est insuffisant. Il n'y a qu'un passage toutes les trois heures en moyenne. Du coup il n'y a dans les cars que ceux qui ne peuvent pas faire autrement. Du coup, le car s'ajoute à la file de voitures et n'en remplace aucune. Comme les cars sont mal remplis, chaque passager revient très cher. Presque aussi cher que s'il roulait seul dans une voiture. Mais il y a pire : celui qui conduit sa voiture accepte de payer la totalité du prix de son trajet tandis que l'usager des transports publics n'en paie que le tiers ou le quart. Il reste donc un gros déficit qui est finalement payé par le contribuable.

Vous me direz que si on offrait un bon service de transports publics avec un passage toutes les demi-heures, beaucoup de gens laisseraient leur voiture pour prendre le car. Le car commencerait à réduire l'embouteillage. Oui mais pas complètement parce qu'il restera toujours des gens qui ont besoin d'une voiture. Comme on remplirait mieux les cars cela diminuerait le coût par passager. Et le déficit par passager serait réduit. Certes mais les passagers seraient bien plus nombreux. Du coup, la dépense publique gonflerait. La plupart des études que j'ai consultées concluent que les transports collectifs en zone périurbaine sont lourds, coûteux et peu efficaces.

La mobilité de demain

Alors, quelles sont les vraies solutions ? Quelle est la voiture du futur ? La voiture de demain, c'est la voiture partagée. Plus on la partage, plus on réduit les embouteillages, moins on dépense et moins on pollue. Mieux encore, dans une voiture partagée il reste presque toujours une place pour un papy ou une mamie qui ne peut plus conduire ou pour un jeune qui ne sait pas comment aller chez son maître d'apprentissage. Finalement, la voiture du futur sera partagée et également électrique pour ne pas abîmer le climat. Pour les déplacements pendulaires en grande périphérie, c'est la vraie solution, celle qui résout tous les problèmes à la fois.

Et pour les petits trajets ? Les habitants du grand bassin de Bourg sont plus de 130 000. Tous les jours, ils font 250 000 petits trajets de moins de 5 km, dont 40% en voiture. Grâce à l'arrivée du vélo à assistance électrique et à l'arrivée prochaine de la trottinette électrique, les deux-roues deviennent quasiment accessibles à tous. Ils peuvent devenir une alternative crédible à la voiture pour toutes les distances inférieures à 10 kilomètres. En France, environ 2% des déplacements courts se font à vélo, mais à Strasbourg, c'est 6% et à Copenhague, c'est 50%. Qu'est-ce qu'on attend pour s'y mettre ? Faire ses trajets quotidiens à vélo, c'est aussi prendre sa dose d'exercice physique dont nous avons tous besoin pour rester en bonne santé.

Il faut changer bien plus que la mobilité

Donc il va falloir changer notre mobilité et abandonner la voiture en solo. Mais la voiture est bien plus qu'un moyen de déplacement. C'est un mode de vie. C'est donc notre mode de vie qu'il va falloir changer.

Comment allons-nous y arriver ?

Qu'est-ce qu'on peut faire ? Qui doit faire quoi ? Comment faire vite ? ... et que peut-on faire à Viriat en particulier ? Je n'ai pas vraiment les réponses pour Viriat mais je vais vous présenter des exemples

de ce qu'on peut faire au niveau d'un village, d'une entreprise, d'une agglomération comme celle du grand Bassin de Bourg, de l'État français et de l'Union européenne.

Que peut-on faire dans un village, un lotissement, un hameau ?

Voici une histoire qui a commencé dans mon village de Journans il y a deux ans. Pierre se choppe une crise cardiaque. Il revient de l'hôpital avec une pile et les médecins lui interdisent de conduire pendant six mois. Je le revois encore tout embarrassé à la cérémonie des vœux du maire. Il cherche désespérément des gens pour l'emmener à Bourg. Je lui dis Pierre ton malheur ferait une très bonne occasion de créer un service de covoiturage villageois. On s'y est mis à deux. En une heure autour d'un café, nous avons fait une liste de trente habitants du village. Des gens qui sont souvent dans leur voiture (il y a plein évidemment) et des gens plutôt sympa (il y en a à Journans, mais si mais si). Quarante-huit heures après, nous avons trente adresses de courriel et trente accords pour figurer sur une liste de covoiturage. Cette liste, nous l'avons appelée 'Pierre qui roule'. Aujourd'hui, elle contient 50 adresses de courriel. Pierre ne s'en sert plus mais plusieurs autres personnes l'utilisent. On envoie sa demande 24h à l'avance à une adresse de courriel, la demande atterrit dans 50 boîtes aux lettres et on trouve un conducteur pour aller en ville ou en revenir. Ça marche à coup sûr pour un déplacement aux heures d'affluence. Ça marche aussi plutôt bien aux heures creuses, mais pas à cent pour cent. Le passager laisse un euro dans la voiture du conducteur à chaque trajet pour le partage des frais. Pierre qui roule ne coûte pratiquement rien. Pour gérer le système, nous faisons un apéro partagé tous les trimestres, nous en sommes au sixième. On ne se prend pas la tête. On boit un coup et on cherche des idées pour améliorer le système. Avec notre association autosBus, nous essayons de susciter des équivalents de Pierre qui roule dans les villages de la périphérie de Bourg. Aujourd'hui, il y a des listes de covoiturage à Courmangoux, à Montcet et à Simandre. Pour faire un clin d'œil au lobby des automobilistes, nous appelons ça des écomobile-clubs.

C'est une belle histoire mais il y a un 'mais'. On recrute facilement des conducteurs mais on manque de passagers. Ce problème n'est pas surprenant. Le conducteur qui s'inscrit sur la liste a peu de mérite. Il prend le volant quand il veut et il va où il veut. Il est entièrement libre. Il emmène un covoitureur quand ça ne le dérange pas et ça lui donne bonne conscience.

Si je suis passager, c'est bien plus difficile ! Je dois penser à mon trajet à l'avance, savoir comment je me déplacerai quand j'arriverai en ville, prendre la météo et m'habiller en conséquence, savoir comment je vais transporter mes courses si je dois en faire, savoir comment je vais rentrer le soir. Chaque matin, je dois faire mon petit plan de bataille. Personnellement, je me déplace souvent sans ma voiture et j'ai pris l'habitude de cette petite gymnastique, ça ne me pose plus de problème. Mais pour celui qui n'en a pas l'habitude, ça paraît une montagne. C'est pourquoi il est difficile de lâcher son volant pour devenir passager. À Journans, nous faisons de la com depuis deux ans pour pousser les gens à devenir passagers et nous voyons bien que ça ne suffit pas. Il faut littéralement prendre les gens par la main, leur donner envie d'essayer autre chose, les aider à combiner leur déplacement, leur faire faire un essai, puis les relancer de régulièrement.

Que peut-on faire dans une entreprise ?

Voici une histoire qui se passe dans une entreprise d'une centaine de salariés située sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain. Depuis longtemps, l'établissement a poussé ses salariés à covoiturer, mais avec un succès limité. Un comptage effectué il y a deux ans à l'entrée du parking a montré que 19 conducteurs sur 20 étaient seuls dans leur voiture. Il y a deux ans, l'entreprise a lancé une démarche de qualité environnementale et dans ce cadre, elle a fait des efforts supplémentaires pour le covoiturage. Le directeur et quatre autres personnes en ont systématiquement parlé avec tout le personnel. Il y a des 'causeries' sur l'environnement chaque année par groupes de dix personnes et on y parle covoiturage. On en parle également lors des entretiens de prise de poste. À cela s'ajoutent des contacts plus informels. Par exemple, le directeur regarde régulièrement la liste du personnel, repère les lieux d'habitation et parle avec ceux qui pourraient covoiturer.

Dans cette entreprise, les salariés pointent tous les matins en prenant leur travail. En pointant, ils cochent une case rouge s'ils se sont déplacé en voiture en solo ou une case verte s'ils se sont déplacés d'une autre façon (« pointage vert »). L'entreprise affiche chaque semaine la proportion de déplacements verts et si les chiffres baissent, elle redouble d'efforts. Un nouveau comptage a été effectué cet automne à l'entrée du parking et on a vu que le nombre de covoitureurs avait doublé. Beaucoup de salariés ont changé d'habitude mais il a fallu bien plus qu'une campagne de communication. On a pris les gens entre quatre yeux et on les a relancés périodiquement. C'est ça qui a marché.

Ce sont des choses que l'on devrait faire dans beaucoup d'entreprises. À autosBus, nous voudrions lancer cette année une campagne en direction des employeurs de Bourg pour qu'ils fassent la promotion du covoiturage, du vélo et du télétravail auprès de leurs salariés. Nous espérons mener cette campagne en collaboration avec tous ceux qui le voudront bien et en particulier les organisations professionnelles.

Que peut-on faire au niveau du bassin de Bourg-en-Bresse ?

Lorsque l'on fait la promotion du covoiturage dans une entreprise, on atteint vite une limite. Dans les meilleurs cas, on plafonne à une personne et demi par voiture. Pourquoi ? Parce qu'il est difficile de constituer et de faire durer un groupe de personnes qui covoiture tous les jours de façon régulière (on appelle ça un équipage). C'est compliqué parce que nos maisons, nos emplois et nos autres activités sont éparpillées, parce que nos horaires sont variables et souvent imprévisibles, parce qu'au bout d'un an ou deux, il y a toujours un des équipiers qui déménage, qui change de job, qui divorce ou qui a de nouvelles contraintes avec ses enfants, sans parler des vacances et des maladies.

Si l'on s'en tient à des équipages réguliers, on n'arrivera jamais à remplir les voitures. Il faudrait au contraire pouvoir partir le matin avec un conducteur et revenir le soir avec un autre. Il faudrait pouvoir changer de covoiturage quand son conducteur habituel tombe malade, quand on sort du travail plus tard que d'habitude ou quand on doit faire une course avant de rentrer. La réponse à tous ces problèmes ça va être le covoiturage instantané.

Je vous en donne un exemple qui vient de Suisse. Ça se passe sur une petite route qui dessert cinq villages dans le Canton de Lucerne. Sur cette route, il passe un autocar toutes les trois heures comme chez nous autour de Bourg, mais il y a plein de conducteurs qui empruntent la route pour aller en ville. Il y a trois ans, une start-up qui s'appelle Taxito, a organisé un covoiturage le long de la route. Ils ont aménagé les arrêts de car en arrêts de covoiturage. Voilà comment ça marche. Si je suis passager je me rends à l'arrêt le plus proche. Là j'annonce ma destination par texto avec mon téléphone portable. Ma destination s'affiche alors sur un panneau lumineux au-dessus de l'arrêt. Un des conducteurs qui passent s'arrête pour me prendre. J'attends en moyenne 3 minutes. Vous avez bien entendu 3 minutes. C'est aussi bien que le métro à Paris, et pourtant c'est en pleine campagne. Du coup les habitants se mettent à covoiturer. Pour le moment, il y deux ou trois passagers par jour à chacun des arrêts. Vous me direz c'est juste de l'autostop ! Non c'est mieux parce que les conducteurs et les passagers sont inscrits à Taxito, donc on voyage en sécurité. Et aussi, on partage les frais. Vous me direz aussi c'est juste des gens qui ont laissé tomber le car et qui ont trouvé un meilleur moyen de voyager ! Raté. La fréquentation du car a doublé depuis que ce covoiturage existe.

Vous noterez que la route passe au fond d'une vallée. C'est-à-dire qu'elle draine naturellement toute la circulation des cinq villages. L'avantage est que tous les conducteurs empruntent la même route. De fait, Taxito a créé une ligne de covoiturage jumelée avec la ligne d'autocars. Au lieu d'avoir un autocar toutes les trois heures, les passagers ont un véhicule toutes les trois minutes. Voilà la solution pour se déplacer en grande périphérie en remplissant les voitures et en réduisant le CO2.

À autosBus, nous plaçons depuis quatre ans pour créer des lignes de covoiturage instantané sur toute les routes qui relient la ville et la grande périphérie. Au début, c'était très difficile car personne n'était responsable de la mobilité en grande périphérie. Maintenant cette responsabilité incombe à notre Communauté d'agglo et nos élus viennent de se donner les moyens de passer à l'action. En effet, le nouveau contrat des transports publics, passé avec Keolis, inclut un système de covoiturage instantané.

Le système marche avec une application de téléphone mobile qui va permettre de rechercher un conducteur à la dernière minute dans toute la périphérie de la ville. Le covoiturage sera gratuit pour les passagers et les conducteurs gagneront des points chaque fois qu'ils offriront des places dans leur voiture. Ils pourront ensuite convertir leurs points en cadeaux ou en bons d'achat. Nous pensons qu'il serait encore mieux de leur offrir de bonnes places de stationnement gratuites. Le système de Keolis a été testé à Bordeaux et il est en cours d'installation dans une dizaine de villes françaises.

Cerise sur le gâteau, il y aura des vélos en libre-service dans toute la ville à partir de cet été. De cette façon, si mon conducteur me dépose à l'entrée de Bourg, je pourrai aller n'importe où en ville très facilement. Ça me prendra dix minutes à vélo et je n'aurai pas le souci du stationnement.

Vous avez peut-être remarqué que je viens de parler plusieurs fois du stationnement. En fait, une chose décisive que les collectivités pourraient faire pour remplir les voitures serait de compliquer le stationnement des conducteurs en solo et de faciliter celui des covoitureurs. La ville de Bourg vient de commencer à le faire avec quelques places gratuites réservées aux covoitureurs à côté du Marché couvert et au Champ de mars. Dans les villes qui ont mené cette politique de stationnement incitatif à grande échelle, par exemple à Seattle aux États-Unis, les résultats ont été spectaculaires. La voiture en solo a reculé de 50% par endroits en quelques années seulement. Même sans aller si loin, si vous avez essayé de stationner dans une ville suisse, vous avez certainement compris votre douleur. C'est en faisant la chasse aux places de stationnement que les suisses remplissent leurs transports publics et qu'ils réussissent leurs expériences de covoiturage. Qu'est-ce qu'on attend pour faire comme eux ? Hélas si on compliquait le stationnement des voitures en solo à Bourg, on aggraverait les difficultés du commerce de centre-ville parce qu'il y a surabondance de places de parkings dans les grandes surfaces extérieures. Pour préserver le climat, il faudrait trouver d'autres manières de faire nos courses, mais personne n'a la solution et pendant ce temps-là, on continue de construire des grandes surfaces dans toute la France

Que peut-on faire au niveau national ?

Le projet de loi d'orientation des mobilités a été voté hier en première lecture au Sénat. La loi va permettre aux employeurs qui le souhaitent d'allouer une indemnité à ceux qui viennent au travail en covoiturage ou en vélo. L'indemnité pourra atteindre jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. L'État a promis de montrer l'exemple allouant cette prime à tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Attendons de voir si la promesse sera tenue.

Vous noterez que l'État est plutôt généreux quand il s'agit de l'argent des entreprises. Pourquoi n'a-t-il pas balayé devant sa porte ? Notre législation est remplie de dispositions qui avantagent l'automobile. Prenons l'exemple du barème kilométrique qui permet une déduction fiscale pour ceux qui font beaucoup de kilomètres. Il est de notoriété publique que ce barème couvre plus que le coût réel de la voiture, et il vient d'être encore réévalué pour calmer les gilets jaunes ! Cette disposition est le résultat de 50 ans de lobbying en faveur de l'automobile. Il en résulte une niche fiscale qui encourage les longs déplacements en voiture. Pire encore, certains conducteurs refusent de covoiturer parce que ça va leur faire perdre leur déduction fiscale. Plutôt que de donner des primes aux cyclistes et aux covoitureurs, je proposerais de mettre une condition à la déduction fiscale. Les frais kilométriques seraient déductibles uniquement si le conducteur propose toutes ses places libres sur une plateforme de covoiturage.

Voilà ce qu'on doit faire en priorité au niveau national : détricoter méthodiquement tous les avantages que le lobby automobile a réussi à introduire dans notre législation. Je pourrais vous en citer beaucoup d'autres.

Que peut-on faire au niveau de l'Union européenne ?

Mercredi dernier, le Parlement européen a approuvé une proposition de la Commission européenne visant à imposer aux constructeurs automobiles (européens et non européens) une baisse des émissions de CO2 en moyenne sur toute leur gamme de voitures neuves sous peine de très grosses amendes à partir de 2023. Le lobby de l'automobile a bataillé ferme contre cette réforme mais les constructeurs

ont senti qu'ils allaient perdre la bataille. Résultat : Audi vient d'inaugurer une usine de construction de batteries et met le paquet sur des voitures électriques haut de gamme.

À noter que la Commission européenne a proposé une réduction moyenne des émissions de 30% et que le Parlement a voté à une très large majorité pour une réduction de 37,5 %. La balle est maintenant dans le camp du Conseil et on peut craindre que les gouvernements nationaux se plient aux arguments des constructeurs pour revenir à 30%.

Voilà en tout cas ce qu'on peut faire au niveau européen : imposer à l'échelle du continent des changements qui tueraient les entreprises nationales si on les imposait dans un seul pays.

Pourquoi l'Europe n'imposerait-elle pas d'autres changements ? En ce qui me concerne, je proposerais de rendre les entreprises responsables des émissions de CO2 des déplacements domicile-travail de leurs salariés et d'imposer une réduction de ces émissions sous peine d'amende.

Qui doit commencer ?

La taxe carbone était une évidence et elle le reste mais elle n'est pas passée parce qu'il n'y avait pas d'alternative crédible à la voiture en solo dans les zones périurbaines et rurales. Ça veut dire qu'on ne peut pas agir au sommet si on n'agit pas aussi sur le terrain.

Quand une entreprise pousse ses salariés à covoiturer, ceux-ci traînent les pieds de peur de perdre leur déduction fiscale. Ça veut dire qu'on ne peut pas agir sur le terrain si on n'agit pas aussi au sommet.

Conclusion : il faut agir à tous les niveaux en même temps. Il nous faut une sorte d'alignement des planètes. Pour ce qui est des planètes, on attend dix ou cent ans et ça finit par arriver. Pour la mobilité et le climat, c'est différent. C'est à nous de nous en occuper. Nous sommes habitants de notre village, salarié de notre entreprise, électeur dans notre commune, électeur dans notre pays, électeur européen. Nous sommes les seuls à pouvoir influencer tous les niveaux à la fois.

Alors allons-y.