

## La nouvelle provocation de Ségolène Royal

**EXCLUSIF**

**En proposant un projet de décret d'application de la loi sur les véhicules à faibles émissions très différent des versions précédentes et beaucoup plus radicale, Ségolène Royal a provoqué l'unanimité des élus et opérateurs. En exclusivité, *Mobilettre* rend publique une lettre commune de l'ARF, du Gart, de l'UTP et de la FNTV, adressée ce jeudi 19 mai à la ministre. «*Nous vous demandons de revoir ce texte, et notamment de revenir au consensus dégagé sur les services non urbains durant la concertation, en incluant la norme Euro VI dans la définition des véhicules à faibles émissions pour l'exécution des services routiers non urbains de personnes*», concluent Philippe Richert, Louis Nègre, Michel Seyt et Jean-Pierre Farandou. Détails et explications.**

**La championne du dialogue participatif a-t-elle perdu la main?** Ou bien a-t-elle roulé dans la farine les élus et les opérateurs, un temps rassurés par plusieurs réunions de concertation? Quoi qu'il en soit, la réaction des fédérations est cinglante, à la réception du projet de décret sur la définition des véhicules à faibles émissions: «*Nous sommes surpris de constater que les observations exprimées par les différentes parties prenantes [...] n'ont pour la plupart d'entre elles pas été prises en compte, écrivent leurs présidents. [...] Par ses exigences fortement accrues, cette nouvelle version vient fragiliser fortement les réseaux de transport urbain et non urbain.*»

**C'est logiquement l'exclusion totale de la norme Euro VI de la définition des véhicules de transport interurbain qui met le feu aux poudres.** «*L'étude d'impact démontre que le passage de l'Euro VI au GNV génère un gain environnemental très faible pour les services non urbains*», rappellent les présidents, qui tapent fort: «*Le projet de décret prévoit d'imposer d'acquérir des autocars qui n'existent pas aujourd'hui à l'échelle industrielle.*» Contactée par *Mobilettre*, Maryline Jouaillec, secrétaire générale de la FNTV, confirme la «*stupéfaction*» des autocaristes et précise: «*2020, c'est demain; de telles dispositions élèvent le risque industriel pour les entreprises et peuvent les dissuader d'investir dans le renouvellement des flottes.*»

Quel est le bénéfice écologique global de telles dispositions? Où est la cohérence économique? Surtout quand les autocars Macron eux, sont libres de recourir à l'Euro VI...

**C'est d'autant plus irréaliste,** écrit par ailleurs le Gart dans une note que nous nous sommes procurée, «*que l'infrastructure dédiée aux véhicules listés dans le projet de décret n'est pas applicable pour l'interurbain. La plupart des autocars dorment sur les places de villages ou chez l'habitant: il sera très compliqué de monter une station de compression pour les cars au gaz ou un chargeur haute tension pour les cars électriques chez des particuliers ou au cœur de petits villages.*» Où est la cohérence? Les territoires de l'interurbain sont assez similaires aux agglomérations de 100000 habitants, pour lesquels le décret autorise tout véhicule neuf... et donc l'Euro VI!

Cerise sur le gâteau, **les autocars dits Macron, eux, sont libres de recourir massivement à l'Euro VI.** Quel est le bénéfice écologique global? «*Il est inacceptable que l'Etat favorise l'offre librement organisée au détriment des services publics financés par les régions, alors que ces services sont bien souvent en concurrence directe*», écrivent les présidents.

**D'autres dispositions du décret, spécifiques aux transports urbains, sont également contestées,** comme l'extension de la contrainte de bus à faibles émissions aux agglomérations de plus de 100000 habitants, soit plus de 80 réseaux urbains et 85% du parc roulant bus. «*Elle revient à presque doubler l'impact financier de ce décret pour les collectivités locales*». Le surcoût annuel de renouvellement de matériel dans les agglomérations, évalué par le Gart, pourrait atteindre 459 millions pour les technologies les plus onéreuses.

**Portée par son ambition universelle et planétaire, Ségolène Royal va probablement argumenter de l'audace écologique et politique, voire même de l'opinion publique, pour balayer ces arguties basement techniques et économiques. L'intendance suivra? Pas sûr. L'état des finances locales, la non-disponibilité de l'offre matériel et des infrastructures, de même que la santé économique des opérateurs rendent bien virtuel le volontarisme des pouvoirs publics, voire même d'un coût inouï au vu des bénéfices environnementaux, si mineurs au regard des autres sources de pollution. Un an après, la ministre revient à ses premiers diktats: toute cette concertation pour ce résultat-là ?**