

2ème réponse du 17 octobre après explications par Hervé Harduin (taca) du rapport CGDD

Cher Monsieur

Je vous remercie pour votre message et ces précisions utiles.

Je ne connais pas l'ensemble des impacts de ces mesures et je ne suis pas opposée par principe à cette réduction de la vitesse.

Je vais échanger avec le gouvernement sur ce sujet concernant ce qu'il est envisageable de faire.

Bien cordialement,

Clara Chassaniol

Députée de Paris

1 ère réponse du 21 aout

Cher Monsieur,

Je vous remercie d'attirer mon attention sur le sujet de la limitation de la vitesse sur les autoroutes. C'est un sujet complexe, sur lequel il convient de prendre en compte les variables économiques, sociales et écologiques.

Sur le plan social d'abord. La limitation de la vitesse sur les routes (et autoroutes) est un enjeu important pour un nombre considérable de nos concitoyens, notamment ceux qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler loin de chez eux. Ainsi, la réduction de la vitesse sur les autoroutes pourrait cristalliser des difficultés sociales liées à l'isolement.

Je prends toutefois connaissance du sondage IFOP que vous me faites parvenir. Il semble montrer une certaine évolution des mentalités, liée à la guerre en Ukraine et ses conséquences en matière de souveraineté énergétique et à une prise de conscience de la nécessité de sobriété énergétique que nos concitoyens sont en mesure d'accepter avec des petits gestes telle que la réduction de la vitesse. Il s'agit d'ailleurs d'une leçon donnée par les auto-écoles aux nouveaux conducteurs afin de réduire leur impact environnemental ; c'est aussi une responsabilité individuelle qui doit s'imposer.

Du point de vue économique, le rapport du Commissariat général au développement durable portant sur la réduction des vitesses sur les routes expliquait en 2018 que « l'abaissement des vitesses maximales autorisées de 20 km/h sur le réseau autoroutier a un bilan socio-économique très négatif, de l'ordre de moins 550 millions d'euros ».

Enfin, du point de vue écologique, cette mesure semble contrastée. Lorsque l'on roule à 130km/h, le moteur accélère et par conséquent, consomme davantage d'énergie. Dès lors, il consomme moins lorsque l'utilisateur roule à 110km/h et moins de gaz à effet de serre est relâché, mais cela ne signifie pas pour autant que la consommation de carburant est proportionnellement liée à la vitesse. En particulier parce qu'elle est maximale au démarrage. Toutefois, d'autres paramètres ont pour

conséquence d'augmenter la consommation de carburant : des pneus sous-gonflés ou un coffre de toit par exemple, consomment une quantité importante de carburant. De plus, selon l'étude du Commissariat général au développement durable, la vitesse réelle sur autoroute en France serait de 113km/h, en passant à 110 km/h maximum, la vitesse réelle passerait à 108km/h en moyenne, soit un gain en CO2 de 0,9 million de tonnes par an, l'équivalent de 0,2% des émissions de CO2 en France, ce qui n'est pas tout à fait équivalent aux 20% d'économies de carburant qui sont annoncés.

En outre, nous continuons à agir dans la lutte contre le réchauffement climatique et pour davantage de sobriété énergétique. Nous avons déjà pris des mesures ambitieuses et concrètes notamment portées au niveau européen :

Le Pacte vert pour l'Europe par exemple, c'est 30% du budget pluriannuel européen qui est consacré à la transition écologique, soit 1 000 milliards d'euros.

Le Parlement européen a aussi récemment voté la fin des voitures thermiques à l'horizon 2035 ce qui est un défi considérable pour les constructeurs contraints de s'engager dans la transition du parc automobile. Le ministre des transports, Clément Beaune, s'est aussi récemment exprimé en faveur d'une régulation des vols en jet privé. En matière de mobilité, les aides à la conversion, le plan vélo, les zones à faibles émissions mobilité ou encore l'interdiction des vols intérieurs lorsqu'un trajet en train de moins de 3h30 existe sont autant d'avancées qui favorisent la diminution de notre impact environnemental.

L'adoption de la loi Climat et Résilience nous a permis d'accélérer la transition de notre modèle de croissance vers une société neutre en carbone, plus résiliente, plus juste et plus solidaire voulue par l'Accord de Paris sur le Climat et guidée par les mesures de la Convention citoyenne pour le Climat avec l'instauration d'un score carbone ou l'arrêt de l'artificialisation des sols par exemple.

Le plan France Relance, doté d'une enveloppe budgétaire de 100 milliards d'euros pour relancer l'activité économique, comporte un volet considérable porté sur la transition écologique. Ainsi, 30 milliards d'euros de ce plan financeront la transition écologique, en particulier pour accélérer les rénovations thermiques des bâtiments.

La Loi Énergie-Climat a quant à elle fait de la France le premier pays à inscrire dans l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 dans la loi. Aussi, elle apporte des réponses concrètes pour diversifier notre mix énergétique et engager une baisse durable des émissions de gaz à effet de serre. Pour y parvenir, nous nous sommes aussi engagés pour la création de 50 parcs éoliens en mer.

Ces quelques mesures illustrent l'accélération de la transition énergétique que nous portons et que nous devons continuer à amplifier. Consciente qu'il reste beaucoup à faire, je serai attentive tout au long de mon mandat pour que notre action environnementale réponde à l'urgence à laquelle nous faisons face. Concernant les 110km/h, je continuerai à m'informer sur la question, et nous agirons si cette mesure s'impose en terme d'efficacité réelle.

En espérant avoir répondu à vos interrogations, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Clara Chassaniol