



## Assises de la mobilité

# les priorités des ONG



**A** la veille des Assises de la mobilité dont le lancement est fixé au 19 septembre en présence du Premier ministre, les ONG expriment leurs attentes prioritaires vis-à-vis de ce temps de débat national qui devra notamment déboucher sur une loi des mobilités en 2018. Il est plus que temps de prendre le virage de la transition écologique et énergétique dans le secteur des transports.

### **Tous les signaux sont au rouge**

Les Comptes de transport de la nation publiés cet été révèlent<sup>1</sup> que les émissions de gaz à effet de serre des transports de voyageurs et des transports de marchandises sont reparties à la hausse en 2016 pour la seconde année consécutive. Les tendances sont contraires aux grandes orientations législatives de la transition écologique et de la lutte contre les changements climatiques : le transport aérien croît là où le train est en berne, le transport routier de marchandises augmente alors que le fret ferroviaire et fluvial diminue. En 2016, les transports restent le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre (29 % du total national). De surcroît, l'Etat doit avec les collectivités territoriales répondre à la condamnation du conseil d'Etat pour la pollution de l'air dont les transports représentent l'une des sources majeures d'émissions d'ici mars 2018.

Le projet de loi de finances de 2018 sera le premier révélateur des ambitions et de la cohérence du gouvernement quant à sa volonté d'infléchir au plus tôt et durablement les impacts des transports sur le climat, la santé et l'environnement. L'accélération de la trajectoire carbone et le rattrapage fiscal du diesel sur l'essence, nécessaires pour orienter les comportements, doivent notamment servir au financement d'un appel à projets pour soutenir les collectivités dans le développement de solutions de transports alternatives à la voiture individuelle.

### **Cinq chantiers phares pour les Assises**

Les Assises de la mobilité représentent une opportunité d'engager en urgence et durablement une réorientation des politiques de transports et d'aménagement et de la fiscalité pour préserver le climat, retrouver un air sain sur nos territoires tout en permettant à chacun de répondre à ses besoins de mobilité.

Dans son plan climat, le gouvernement fait du secteur des transports une des priorités et fixe à 2040 la date de fin de la vente des véhicules essence et diesel. Il faut aujourd'hui aller plus loin

que ces annonces et mettre en œuvre les mesures qui permettront d'opérer la transformation profonde de notre système de mobilité et de transports pour se déplacer moins (avec par exemple le télétravail), mieux (mobilité partagée, moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) et autrement (promouvoir en priorité les alternatives à la voiture individuelle dans une vision multimodale). L'impératif de préserver le climat et l'environnement devra guider les travaux et se concrétiser dans les résultats des Assises.

Elles déboucheront sur une **loi de programmation de financement des infrastructures début 2018**. Trente-cinq ans après la dernière loi sur les transports, cette future loi de programmation doit s'inscrire dans la trajectoire de sortie des énergies fossiles avant 2050. Il serait inconcevable que le sujet des infrastructures de transports, longtemps écarté des débats sur la transition énergétique, ne soit pas traité avec les ONG dans le cadre des Assises alors que ces projets ont un impact déterminant sur la mobilité de demain et que nos chances de maintenir la hausse des températures bien en dessous de 2°C et 1,5°C si possible, en dépendent.

L'enjeu des débats est de définir le mode d'emploi pour y parvenir en termes de **fiscalité** et de gouvernance, de réglementation et d'incitations, de financements et **d'investissements**. Pour nos organisations, le respect des engagements en vigueur (réduction des émissions de gaz à effet de serre, application des textes dont la Loi LOTI, la Loi Grenelle et la Loi de transition énergétique) est essentiel. Mais il faut aller plus loin en adoptant de **nouveaux outils de fiscalité écologique juste et en investissant dans les solutions de mobilité alternative à la voiture individuelle et emmener le fret dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre**.

Enfin, la France doit faire montre d'exemplarité et de cohérence avec l'Accord de Paris en jouant un **rôle moteur auprès de l'Union européenne** pour garantir l'adoption de réglementations ambitieuses et leur mise en œuvre pour décarboner le secteur des transports et tirer les leçons du dieselgate.

Les ONG s'impliqueront dans les débats prévus lors des Assises et contribueront de manière active, par des propositions concrètes. Elles seront vigilantes à la qualité du processus de concertation, garante du partage des enjeux et défis environnementaux, ainsi qu'aux modalités de décision à l'issue de ces Assises.

1. <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2669/1874/comptes-transport-2016-tome-1-54e-rapport-commission.html>



## **Préalable aux Assises : un projet de loi de finances pour 2018 au service d'une transition climatique et juste dans les transports**

Certaines décisions n'attendent pas les Assises de la mobilité mais devraient être intégrées dès le projet de loi de finances 2018. En concrétisant les engagements pris dans le plan climat pour accélérer la trajectoire de la composante carbone et l'alignement des taxes du diesel sur les taxes essence, deux outils fiscaux nécessaires pour orienter les investissements et les comportements vers des choix plus vertueux, le gouvernement doit aussi investir les recettes dégagées dans les solutions de mobilité plus soutenables et donner à tous les moyens de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

**Une aide à la mobilité plus écologique et solidaire** : les ONG sont particulièrement attentives à ce que la prime à la conversion automobile annoncée par le gouvernement réponde à des critères d'efficacité environnementale et des besoins sociaux. La prime constitue un des outils possibles d'accompagnement social nécessaire pour éviter une transition à deux vitesses mais elle n'est en aucun cas suffisante. Il est nécessaire de réduire la dépendance des ménages à la voiture individuelle et favoriser le report vers d'autres moyens de transport. De ce

point de vue, il sera déterminant de poursuivre et renforcer les aides et mesures incitatives aux mobilités actives. Le bonus attribué au vélo électrique depuis cette année connaît un succès important qui témoigne de sa pertinence ; l'indemnité kilométrique vélo devrait être rendue obligatoire pour l'ensemble des acteurs économiques, et élargie à la fonction publique, façon pour l'Etat d'être exemplaire.

Les ONG proposent la création d'un **budget national vélo** à hauteur de 200 millions d'euros par an dans le cadre d'un **appel à projets de transports collectifs et de mobilité durable pour les collectivités territoriales**, comprenant un appel à projet pour des territoires cyclables pilotes, un fonds pour la résorption des coupures urbaines, la finalisation du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes et enfin, une campagne de communication pro vélo sur le modèle de la campagne «manger-bouger». Le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et entretenues est indispensable à la réussite des objectifs de report modal prévu dans la stratégie nationale bas carbone pour 2030 (12,5% de part modale).

Les mesures prises par le gouvernement dans le projet de loi de finances seront autant de signaux positifs ou d'alertes pour les ONG, alors que les Assises seront engagées.

# Cinq chantiers phares des Assises

## Un plan d'investissement dans les transports cohérent avec la transition écologique

### **De la pause au moratoire sur les infrastructures de transports climaticides**

La pause annoncée par le gouvernement dans les nouvelles infrastructures devra se traduire par un abandon définitif des projets d'infrastructures routières et aéroportuaires qui sont fortement générateurs d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air par le trafic induit et l'étalement urbain qu'elles contribuent à aggraver, et de certains projets ferroviaires inutiles. Le sujet des infrastructures de transports, prévu en marge des Assises alors qu'il donnera lieu à une proposition de loi de programmation des investissements sur 5 ans avec une vision à 10 ans en 2018, est déterminant pour la mobilité future et mérite à ce titre d'être placé au cœur des Assises de la mobilité au niveau territorial et national avec l'implication des ONG.

Les grandes orientations affichées par le gouvernement pour privilégier les transports du quotidien et la régénération de l'existant sont louables mais elles supposent de répondre à des besoins urgents dans un cadre budgétaire contraint. L'effort de planification attendu des ONG pourra se traduire dans le cadre d'un schéma national de transports sobre en carbone et en énergie qui repose sur la desserte ferroviaire de toutes les grandes et moyennes villes françaises afin de permettre un report de l'avion et de la voiture vers un train accessible et abordable, permettant dans le même temps de lutter contre la fracture territoriale.

### **Investissements prioritaires**

Un milliard d'euros est nécessaire au financement de la modernisation et de l'extension du réseau ferré pour assurer le transport de voyageurs de manière sûre et fiable, la sécurité des voyageurs, l'augmentation des capacités de circulation avec également le doublement des

voies uniques. L'électrification des voies contribuera également à la réalisation de l'objectif de sortie des énergies fossiles.

En matière de transports de marchandises, l'utilisation, l'exploitation et l'optimisation du réseau existant pour le transport des marchandises est indispensable avec le développement du transport combiné et les autoroutes ferroviaires pour effectuer un report de la route vers le rail, tout en prenant en compte la résorption du bruit ferroviaire.

De manière complémentaire, le volontarisme de l'Etat et des collectivités est crucial pour étoffer l'offre et les services de trains Intercités de nuit et de jour de manière qualitative et quantitative. Les caractéristiques d'un meilleur niveau de service concernent à la fois le cadencement et l'optimisation des correspondances pour favoriser l'intermodalité mais aussi les services à bord dont le transport de vélo doit faire l'office de priorité.

Enfin, malgré la priorité affichée, les financements de l'Etat pour soutenir les collectivités dans leurs projets de transports du quotidien n'ont pas été précisés. Pour améliorer les possibilités de déplacements pour le plus grand nombre et limiter l'utilisation de moyens de transports qui sont les plus polluants, le plan d'investissement du gouvernement devra donner la priorité au renforcement des transports en commun de masse, à l'usage des mobilités collaboratives et partagées (covoiturage local, autopartage, autostop ou au transport à la demande) pour les zones rurales et périurbaines moins denses en particulier et au développement d'infrastructures cyclables sécurisantes pour améliorer les conditions d'utilisation du vélo dans tous les territoires.



# Une fiscalité écologique

## au service de la reconversion du secteur des transports

**E**n raison de l'abandon de la taxe poids lourds, le transport routier de marchandises circule sans s'acquitter des coûts qu'il occasionne pour la société, à commencer par ses impacts sanitaires et environnementaux. L'introduction d'une contribution santé - climat sous forme de péage kilométrique pour les poids lourds est indispensable pour le mettre sur un pied d'égalité avec les modes de transports ferroviaire et fluvial et ainsi encourager le report modal et l'optimisation énergétique des transports. Elle pourrait démarrer au niveau des régions volontaires avec le soutien de l'Etat et

ainsi financer des projets de transports collectifs.

De plus, les secteurs des transports routiers et aériens bénéficient d'avantage fiscal (détaxation partielle du gazole et détaxe totale du kérosène) alors qu'ils sont les modes de déplacements les plus émetteurs de gaz à effet de serre. La concertation prévue dans le cadre des assises constitue une opportunité unique pour faire émerger des solutions de transition et de reconversion des secteurs concernés par la nécessaire **suppression de ces niches fiscales que sont le transport aérien et le transport routier.**



# Inscrire le fret

dans la réduction des émissions  
de gaz à effet de serre

**L**a transition écologique du secteur du transport énergétique étant pour le moins balbutiante depuis l'abandon de la taxe poids lourds, elle doit être traitée dans le cadre des Assises. Au-delà de la mise en place d'une contribution santé-climat kilométrique prélevée sur les poids lourds, des mesures réglementaires doivent être adoptées au plus tôt au niveau territorial pour lutter contre la pollution de l'air (interdiction des poids lourds Euro 1, 2 et 3 les plus polluants sur les routes transfrontalières) et européen avec l'introduction de normes d'efficacité énergétique pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des camions neufs et le développement de carburants et de technologies vraiment moins polluants.

Longtemps resté dans l'angle mort de la transition écologique, le transport de marchandises représente environ un tiers des émissions du secteur. Sans réduction en amont des déplacements inutiles et sans optimisation du réseau ferré pour opérer du report modal et une meilleure efficacité énergétique du transport routier, la sortie des énergies fossiles dans le secteur restera hors de portée.

# Une loi d'orientation de la mobilité

## au service de la transition écologique

**T**rente-cinq ans après la loi LOTI sur les transports, la loi des mobilités annoncée pour le premier semestre 2018 devra s'inscrire pleinement dans le 21ème siècle et viser l'objectif de sortie des énergies fossiles à l'horizon 2050. Pour cela, les associations attendent de la loi qu'elle fasse la part belle aux solutions de mobilité plus soutenables et solidaires et permette d'optimiser les déplacements.

La régulation du trafic routier et de l'emprise de l'automobile en ville avec le développement des zones à circulation apaisée, la promotion d'un urbanisme mixte et durable, d'un aménagement du territoire guidé par la lutte contre l'étalement urbain devront être au cœur de la loi. C'est indispensable pour favoriser les modes de déplacement dont le potentiel a été sous-estimé et sous-exploité jusqu'à aujourd'hui, au profit de la voiture individuelle.

De manière concrète, l'interdiction de toute nouvelle ou extension de surface commerciale en périphérie qui nuit à l'équilibre socio-économique des villes (moyennes), la baisse des plafonds des aires affectées au stationnement ou la baisse des limitations de vitesses qui aura pour effet de réduire de manière immédiate la consommation de carburant tout en améliorant la sécurité routière sont souhaitables.

Alors que la mobilité est marquée d'inégalités aujourd'hui, la loi devra apporter des réponses pour assurer le droit à la mobilité de tous : généralisation de la tarification solidaire et dessertes de qualité pour les périphéries, les zones moins denses en milieu rural et périurbain et les quartiers prioritaires.

La révolution numérique sur laquelle le gouvernement mise pour concrétiser la transition énergétique, notamment dans le transport avec

la "mobilité connectée" doit être mise au service de la maîtrise des déplacements inutiles et contraints pour aller vers une mobilité choisie avec l'essor du télétravail et du partage de véhicule pour la mobilité quotidienne, surtout en territoire peu dense. La simplification de l'information et de la billettique avec la création du système d'information multimodal national qui intègre toutes les solutions collectives, actives et partagées de mobilité est également incontournable.

L'interdiction des véhicules roulant à l'essence, au diesel et aux agrocarburants est inéluctable au vu de l'impératif de sortie des énergies fossiles ; nos organisations veilleront à ce que la question de l'évolution du parc automobile vers des motorisations alternatives comme la voiture électrique ou biogaz soit pensée dans le cadre d'une transition vers 100% d'énergies renouvelables, du respect de l'environnement, et surtout d'un changement profond des pratiques de mobilité qui repose sur la maîtrise des déplacements et le report vers les transports collectifs, les mobilités partagées et les mobilités actives comme le vélo et la marche à pied.

# Tirer les leçons

## du dieselgate et emmener l'Europe dans la décarbonation des transports

**D**eux ans après les révélations concernant les moteurs truqués de Volkswagen, toutes les leçons du scandale n'ont pas été tirées et la situation politique en France est au point mort : plus de cinq millions de véhicules diesel récents sont toujours en circulation alors qu'ils émettent plus de 5 fois les normes Euro 5 et 6 ; la commission technique indépendante qui supervisait les tests de contrôle UTAC n'a pas été relancée depuis le changement de gouvernement. Alors que la faillite du système d'homologation des véhicules a éclaté au grand jour, les règles n'ont toujours pas changé et les conditions restent réunies pour le déclenchement d'autres scandales.

Fort des engagements pris dans le plan climat pour **renforcer le système de test**, le gouvernement doit donc porter dans le cadre de la réforme européenne en cours la mise en place d'une agence européenne pour ordonner des tests de contrôle aléatoires sur les véhicules, assurer la transparence et la séparation claire et financière des constructeurs automobiles vis-à-vis des services techniques chargés d'effectuer

les tests d'homologation et des autorités nationales d'homologations des véhicules. Enfin, des contrôles supranationaux auprès des autorités nationales d'homologation des véhicules et des services techniques doivent être ajoutés à la législation pour assurer transparence et indépendance vis-à-vis des constructeurs automobiles, associés à des sanctions en cas de non-respect des réglementations.

En plus de la mise en œuvre de tests en conditions réelles de conduite stricts sur les émissions de polluants atmosphériques qui a commencé le 1er septembre 2017, un protocole de test doit mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> en conditions réelles d'utilisation.

Par ailleurs, en tant que pays producteur automobile très affecté par le scandale du dieselgate, la France devrait jouer un rôle moteur au niveau européen pour l'adoption de normes d'efficacité énergétique contraignantes et ambitieuses pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des camions et celles des voitures **à moins de 75gCO<sub>2</sub>/km d'ici 2025** et ainsi envoyer un signal à l'industrie automobile sur la nécessité d'anticiper la fin des véhicules essence et diesel.

### Contacts presse :

**Elodie Lenoir**

FONDATION POUR LA NATURE  
ET L'HOMME (FNH)

**+33 6 24 43 17 22**

**Daniel Ibanez**

LES AMIS DE LA TERRE FRANCE

**+33 6 07 74 10 17**

**Lorelei Limousin**

RESPONSABLE DES POLITIQUES  
TRANSPORTS AU RÉSEAU  
ACTION CLIMAT FRANCE

**+33 7 70 31 09 19**

**Jean-Baptiste Poncelet**

RESPONSABLE DES PROGRAMMES  
CHEZ FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

**+33 6 79 21 31 14**

**Olivier Schneider**

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION  
DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

**+33 6 16 09 12 29**

**Pierre Cannet**

RESPONSABLE DU PROGRAMME  
CLIMAT, ENERGIE ET  
INFRASTRUCTURES DURABLES  
WWF FRANCE

**+33 6 24 96 75 20**

**Anne-Marie Ghemard**

VICE PRÉSIDENTE FNAUT

**+33 6 76 08 62 47**