

Mobilité

Assises de la mobilité : les ONG dévoilent leurs attentes

le 15/09/2017

Le 19 septembre prochain, le gouvernement va lancer les Assises de la mobilité. A cette occasion, un groupement de huit ONG environnementales a précisé des grandes lignes de travail autour de la mobilité : elles attendent que des mesures soient prises pour l'essor de la mobilité douce en milieu urbain notamment, la décarbonisation des transports de marchandises et la modernisation des voies ferrées.



A quelques jours du lancement des Assises de la mobilité par le gouvernement, un groupement d'ONG – constitué du Réseau action climat (RAC), France nature environnement (FNE), Les amis de la Terre, WWF, la Fondation pour la nature et pour l'homme (FNH), la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (Fnaut), la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et du Cler (réseau pour la transition énergétique) – a fait connaître ses attentes quant à cette concertation nationale, qui débutera le 19 septembre prochain. L'objectif de ces Assises : déterminer les grandes

directives d'une loi des mobilités 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 », estiment les associations dans un dossier de presse commun.

« Les Comptes de transport de la nation publiés cet été révèlent 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 », relèvent les ONG. Avec 29% du total d'émissions nationales de gaz à effet de serre, le secteur des transports est le plus émetteur. Les ONG attendent donc que le gouvernement aille plus loin que l'annonce de la fin de vente des véhicules essence et diesel à l'horizon 2040. Si elles saluent la décision d'alignement des taxes diesel et essence qui figurera dans la loi de finances 2018, les associations appellent le gouvernement français à s'imposer comme un exemple au niveau européen en terme de décarbonisation des transports. Pour aller plus loin, le gouvernement français doit notamment, selon ces ONG, « [adopter] de nouveaux outils de fiscalité écologique juste, [investir] 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. »

Engager l'essor des mobilités douces

Pour les associations, il faut renforcer les aides et mesures incitatives aux mobilités alternatives à la voiture individuelle : « l'indemnité kilométrique vélo devrait être rendue obligatoire pour l'ensemble des acteurs économiques, et élargie à la fonction publique », soulignent-elles. La création d'un budget national vélo est également indispensable. A hauteur de 200 millions d'euros par an, il entrerait « dans le cadre d'un appel à projets de transports collectifs et de mobilité durable pour les collectivités territoriales. » Le développement d'infrastructures cyclables sécurisantes apparaît comme primordial pour les ONG. Il s'agirait essentiellement de limiter le trafic automobile en milieu urbain, « 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 » (Interdiction de toute nouvelle construction ou extension

de surface commerciale en périphérie).

Le groupement d'associations est convaincu que la mise en œuvre de ces mesures devra intégrer la notion de « mobilité connectée » : essor du télétravail et des solutions de mobilités collaboratives et de partage de véhicule pour les trajets quotidiens, afin éviter les déplacements inutiles. Les ONG proposent également une « simplification de l'information et de la billetterie avec la création du système d'information multimodal national qui intègre toutes les solutions collectives, actives et partagées de mobilité. »

Favoriser les déplacements nationaux en train

Afin de ralentir drastiquement le trafic aérien et automobile, les associations estiment qu'un investissement d'un milliard d'euros pour la modernisation et l'extension du réseau ferré est nécessaire, avec notamment « l'augmentation des capacités de circulation (...) le doublement des voies uniques », ou encore l'électrification des voies. Des propositions faites quelques temps après l'annonce par la ministre en charge des transports Elisabeth Borne, de la pause dans les chantiers de nombreux projets d'infrastructures, dont celui du Canal Seine-Nord. Une pause qui devra se traduire selon les ONG « 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. » Les associations soulignent que « 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. »

Le retour d'une taxe poids lourds ?

Avec un tiers des émissions de gaz à effet de serre du secteur, le transport de marchandises constitue aussi un volet important de la réflexion autour de la mobilité : afin de compenser les impacts du transport routier de marchandises sur la santé et l'environnement, les ONG demandent la mise en place d'une « contribution santé-climat sous forme de péage kilométrique ». Une contribution « indispensable » aux yeux des associations, « pour le mettre sur un pied d'égalité avec les modes de transports ferroviaire et fluvial et encourager le report modal ». Dont les autoroutes ferroviaires « pour effectuer un report de la route vers le rail, tout en prenant en compte la résorption du bruit ferroviaire. » Cette contribution santé-climat irait de pair avec un plan national de lutte contre la pollution de l'air, avec « l'interdiction des poids lourds Euro 1, 2 et 3 les plus polluants sur les routes transfrontalières », mais aussi européen, « avec l'introduction de normes d'efficacité énergétique pour limiter les émissions de CO2 des camions neufset le développement de carburants et de technologies moins polluants. »

Eva Gomez