



France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, porte-parole d'un mouvement de 5 837 associations, regroupées au sein de 46 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer.

Fondée en 1968 et reconnue d'utilité publique en 1976, France Nature Environnement se bat pour la protection de la nature et de l'environnement, dont la transition énergétique est un des leviers : sortir du nucléaire, des énergies fossiles, miser sur la sobriété, l'efficacité énergétique, et s'orienter vers 100% d'énergies renouvelables.

Contact pour le réseau Territoires-Mobilités Durables :

Geneviève LAFERRERE  
[genevieve.laferrere@fne.asso.fr](mailto:genevieve.laferrere@fne.asso.fr)

Anne LASSMAN-TRAPPIER  
[anne.lassman-trappier@fne.asso.fr](mailto:anne.lassman-trappier@fne.asso.fr)

## Le point de vue de France Nature Environnement sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation – FOCUS TRANSPORTS

### EN BREF

Le réseau Territoires-Mobilités Durables (TMD) de FNE propose de se focaliser sur le document de Stratégie de développement des mobilités propres (SDMP) soumise à la concertation en tant qu'annexe de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie.

Le domaine des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France et a généré 32% des émissions françaises en 2022, un des rares secteurs à avoir laissé ses émissions s'amplifier entre 1990 et 2019 (+9%). Sur les près de 125 Mt de CO<sub>2</sub>e émises par les transports, 123 Mt sont générées par la route (voitures, utilitaires et poids lourds). Les émissions du ferroviaire sont négligeables, avec seulement 0,4 Mt, bien inférieures à celles de la navigation de plaisance (1 Mt).

Cette situation découle des politiques publiques en place, centrées sur le développement des infrastructures routières et basées sur des aberrations fiscales. En effet, les énergies fossiles restent massivement subventionnées en France, à hauteur de 28 Md€ en 2022 [d'après l'OCDE](#). Le principe du pollueur-payeur n'a jamais été appliqué dans ce domaine. Par conséquent, 82% des trajets voyageurs sont réalisés en voiture et 88% des marchandises sont acheminées en camion dans notre pays.

Ceci provoque une pollution de l'air toxique pour la santé humaine et celle de la biodiversité, avec des émissions multiples liées à l'échappement des véhicules bien sûr, mais aussi à l'abrasion des pneus et au freinage : dioxyde d'azote, particules ultrafines, carbone suie, métaux...

Des évolutions à la marge ne permettront pas de décarboner et dépolluer le secteur des transports. Un changement de braquet est indispensable, avec en tout premier lieu une politique ambitieuse à mener en faveur du ferroviaire pour réduire drastiquement notre dépendance aux énergies fossiles.

# NOS PROPOSITIONS

## 1. Désintoxiquer la fiscalité

La SDMP2 proposait de travailler sur 3 axes financiers et économiques, dont la prise en compte des externalités environnementales et climatiques dans les coûts des transports. Cet axe n'a pas été mis en œuvre et n'est même plus mentionné dans la SDMP3. C'est une erreur fondamentale, car tant que le train sera plus cher que la voiture et que l'avion, ces modes carbonés resteront privilégiés par les consommateurs.

Le barème d'indemnité kilométrique pour les déplacements professionnels, permettant des réductions d'impôts, doit être revu sans plus tarder. Il est surévalué et subventionne l'utilisation de la voiture aujourd'hui.

Au lieu de favoriser la voiture avec les avantages offerts pour les voitures de fonction, il faut soutenir l'utilisation du train, des transports en commun et du vélo. Ce dispositif doit être remplacé par un système favorisant les déplacements professionnels en train ou l'achat de vélos à assistance électrique ou de véhicules de moins de 800 km (véhicules "intermédiaires"). Un ticket mobilité pourrait être généralisé pour inciter à l'utilisation de ces solutions de mobilité infiniment moins carbonées et polluantes que la voiture de fonction.

Pour les poids lourds et conformément à la loi Climat-Résilience, il convient de supprimer progressivement la niche fiscale accordée au gazole routier de marchandises, au-delà du rehaussement de 2c€/l appliqué en 2020. L'avantage fiscal reste de l'ordre de 14c€/l aujourd'hui. [Voir l'article 130 de la loi Climat-Résilience, non appliqué à ce jour.](#)

Le principe du pollueur-payeur doit enfin trouver son application en France, avec la mise en œuvre d'une redevance poids lourds en fonction des émissions, comme l'ont fait de nombreux pays européens. Si un tel dispositif n'est pas porté politiquement en France, alors il faut valoriser les externalités positives du ferroviaire en allégeant sa fiscalité, avec la prise en charge des péages ferroviaires par la puissance publique (les routes sont bien gratuites pour les utilisateurs, hors autoroutes en France) et la mise en place d'un système de bonus-malus pour inciter les chargeurs à utiliser le rail.

## 2. Financer dans la durée les solutions décarbonées

Le ferroviaire et le vélo sont des modes qui permettent des réductions considérables d'émissions de GES et de polluants de l'air. Or le financement de ces modes est aléatoire et même menacé car, au-delà des promesses politiques, les budgets doivent être sécurisés chaque année par le vote d'une loi de finances.

Ce manque de visibilité et cette remise en cause permanente ne sont pas compatibles avec une stratégie de développement de ces alternatives vertueuses.

Il est indispensable de prévoir une loi de programmation pour le financement du ferroviaire sur le temps long et de garantir le financement du plan vélo sur plusieurs années.

## 3. Réduire la demande

Nous saluons et soutenons la proposition de revoir les projets de nouvelles infrastructures routières qui n'ont pas encore débuté, pour maîtriser la demande en transports routiers. Tout nouvel ouvrage crée de nouveaux besoins et favorise l'allongement des trajets et la croissance des kilomètres parcourus. Un non-sens.

## 4. L'électrification du fret

L'électrification des petits camions (jusqu'à 19t) peut avoir son intérêt pour les livraisons courtes distances, péri-urbaines et urbaines, en complément des mesures d'accompagnement de la logistique du dernier kilomètre proposées, que nous saluons.

Pour les charges lourdes et les longues distances, le rail est à privilégier et à développer ambitieusement, en particulier le transport combiné (rail-route, rail-fluvial). En effet, le ferroviaire offre une efficacité énergétique 6 fois supérieure à celle de la route. De plus l'alimentation électrique est directe et ne nécessite pas la fabrication et l'import de lourdes batteries.

En l'état actuel des technologies, avec des batteries au lithium, dont le processus d'extraction est catastrophique pour l'environnement et la ressource en eau, il faut considérer que l'électro-mobilité des poids lourds longues distances est en réalité le

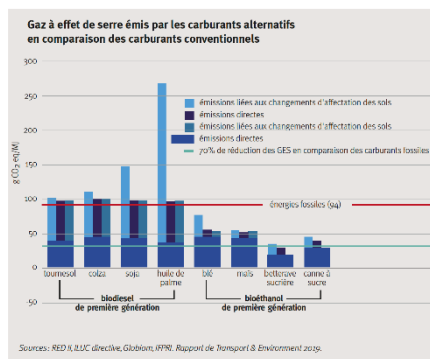
ferroviaire !

L'article 131 de la loi Climat-Résilience a fixé pour objectif d'atteindre une part modale de 18% pour le fret ferroviaire en 2030. Or, seulement 10% de marchandises sont acheminées par le rail aujourd'hui.

Un changement d'échelle est nécessaire pour respecter cet engagement et enfin décarboner efficacement le fret.

### 5. Les "biocarburants" qui n'ont rien de bio

Le biodiesel (ou plutôt l'agrogazole) de première génération, qui représente la majorité du marché français, a un bilan carbone presque deux fois plus élevé (1,8) que le gazole fossile qu'il remplace, d'après le [Réseau Action Climat \(RAC\)](#).



L'étape de production des ressources agricoles (tournesol, colza, palme) est celle qui contribue le plus au réchauffement climatique. Elle fait par ailleurs appel à l'utilisation massive d'engrais chimiques et pesticides de synthèse, dont l'impact sur les écosystèmes et la santé humaine sont avérés et délétères.

Le bioéthanol, quant à lui, présente un bilan clairement défavorable pour le potentiel de formation d'ozone, quelle que soit la ressource utilisée pour sa fabrication (betterave, blé, canne à sucre). Ce polluant est en augmentation en France et a justement un impact inquiétant sur les rendements agricoles, provoquant [des baisses de production entre 5 et 20% selon les cultures](#).

La production d'agrocarburants de seconde génération restera sans doute limitée, car elle doit se contenter d'utiliser des déchets (paille de blé, huiles de cuisine, boues d'épuration...). Ces carburants ne sont donc pas une réponse suffisante aux problématiques à grande échelle des carburants fossiles.

Il faut donc continuer à investir dans la recherche et le développement d'agrocarburants de troisième génération, avec bilan environnemental et sanitaire grandement meilleur, à analyser impérativement en cycle de vie complet. La déforestation pour l'installation de cultures de "biocarburants" est par exemple à proscrire. C'est pourtant ce qui se profile en France concernant l'utopie du biokérosène.

### 6. Développer les alternatives à la voiture solo sur tous les territoires

La loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoyait l'implantation d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur tout le territoire. Or, la fenêtre réglementaire pour permettre aux collectivités de prendre cette compétence a été trop restreinte. Par dépit, et parfois sous la contrainte, de nombreuses collectivités ont laissé aux Régions le soin d'organiser la mobilité. Or, cet échelon est trop éloigné des réalités du terrain et il faut réouvrir la possibilité pour les collectivités de prendre la compétence mobilité, afin de favoriser l'élaboration de solutions locales au plus proche des besoins.

### 7. Des voitures plus légères et une vitesse adaptée

#### • Réglementer la publicité

C'est la publicité massive pour les véhicules de plus en plus volumineux et lourds qui favorise l'achat de tels produits. Il est crucial d'agir pour mettre un frein à ces pratiques publicitaires délétères, comme le propose la SDMP3.

#### • Malus poids

Nous soutenons la proposition d'imposer ce malus dès 1,6 t, mais il faut l'étendre à toutes les voitures, dont les véhicules électriques. Les SUV électriques n'ont pas leur place dans des politiques de transition, tant l'impact de leur production est impactant (matériaux, batteries). De plus, ces véhicules sont dangereux pour les piétons et augmentent le nombre de blessés graves et de décès en cas de collision.

Il faut aussi instaurer un malus poids dès 1400 kg pour les véhicules thermiques.

- Vitesse

Une solution efficace, sans coût et facile à mettre en œuvre est de réduire la vitesse sur autoroute à 110 km/h. [Plusieurs études](#) montrent que passer de 130 km/h à 110 permet :

- Une réduction de 10% des émissions de GES et une baisse de la consommation de carburant (et donc une meilleure efficacité énergétique), avec à la clé des économies de 1,4€/100 km, soit un gain pour le pouvoir d'achat.
- Une baisse de 20 à 25% des émissions du polluant de l'air dioxyde d'azote.