



DÉCRYPTAGE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Contact presse

Manuela Lorand

Responsable communication

- › 06 98 45 46 91
- › m.lorand@fnh.org

Marie Chéron

Responsable mobilités

- › 06 81 64 33 92
- › m.cheron@fnh.org



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

INTRODUCTION

LA LOI MOBILITÉ AMORCE LE VIRAGE MAIS NE VA PAS ASSEZ LOIN, PAS ASSEZ VITE

Alors que la Loi Mobilité vient d'être votée à l'Assemblée nationale, la FNH dresse le bilan d'un texte structurant pour le secteur des transports et la transition écologique en France.

Fruit de deux années de concertation et de négociation, la LOM s'inscrit dans une volonté : passer d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités, à même de prendre en compte des besoins du quotidien, mieux adaptée aux réalités territoriales. Gageons que la LOM amorce le virage, ce sera une bonne chose tant la France a pris du retard dans le domaine des transports. La transition énergétique et la lutte contre le changement climatique sont enfin considérées comme un axe clé de la politique des mobilités. Cette loi fixe aussi un objectif de long terme : la décarbonation complète des transports et les nouveaux outils sont là : Plan vélo, zones à faibles émissions... Malheureusement, cette loi occulte des sujets structurants comme le fret ou l'aérien, la trajectoire pour sortir des carburants fossiles ne tient pas la route et les moyens ne sont pas à la hauteur pour soutenir les alternatives...

Les moyens ne sont pas à la hauteur des enjeux

Le fret n'a pas été abordé, l'aérien traité "à part", les mesures fiscales reportées à la loi de finance, la maîtrise des déplacements et la sobriété tout simplement évitées... Cette loi n'évite ni les contradictions, ni les risques :

- ▶ Des contradictions entre les objectifs de long terme (décarbonation complète des transports en 2050) et l'absence d'étapes intermédiaires pour garantir leur atteinte ;
- ▶ Des contradictions entre la volonté de développer les alternatives à la voiture tout en continuant de miser de manière prioritaire sur la voiture ;
- ▶ Des risques de voir les outils proposés peu ou pas appropriés par les collectivités, faute de moyens financiers supplémentaires.

Le risque c'est de voir les émissions des transports continuer de croître ces prochaines années et compromettre l'atteinte des objectifs climat parce que les mesures essentielles, en matière d'investissement, de fiscalité, de report modal n'auront pas été prises à temps. C'est également de voir les inégalités entre les territoires s'accroître encore un peu plus.

La LOM traduit les résistances de l'État à engager les transformations profondes nécessaires à la lutte contre le dérèglement climatique

Par ces incohérences, ce texte traduit les résistances de l'État à engager des transformations profondes de la société et de l'économie pour répondre au défi du dérèglement climatique et à faire face à l'urgence sanitaire liée à la pollution de l'air.

Pour les mois à venir, l'enjeu sera bien la mise en oeuvre de la LOM, qui appelle à une mobilisation inédite des acteurs territoriaux, locaux, collectivités mais aussi entreprises. Les élections municipales de mars 2020 seront un premier test de la réceptivité des élus à ce nouveau cadre des politiques publiques.

Un des enjeux pour les prochaines années sera de mettre en place, comme le préconise le Haut Conseil pour le climat, une évaluation de la LOM et de sa contribution réelle à la lutte contre le changement climatique.

UNE TRAJECTOIRE ENCORE FLOUE POUR SORTIR DES CARBURANTS FOSSILES

La Fondation Nicolas Hulot attendait de la Loi d'orientation des mobilités qu'elle engage la France dans une trajectoire résolue de sortie des carburants fossiles, essence et diesel. Alors que les déplacements du quotidien en sont majoritairement dépendants, il s'agit de ne plus du tout utiliser ces énergies pour se déplacer d'ici 30 ans. C'est la condition pour respecter l'Accord de Paris, qui pose l'objectif zéro émission nette en 2050.

En fixant l'objectif de "décarbonation totale des transports d'ici 2050" et **la fin de vente des voitures consommant des énergies fossiles en 2040**, la loi esquisse une trajectoire de sortie des carburants fossiles. Malheureusement, elle ne tient pas la route !

L'échéance 2040 est trop tardive : les véhicules essence et diesel vendus jusqu'en 2040 rouleraient encore certainement en 2055 voir plus longtemps encore... ? Atteindre la décarbonation totale des transports en 2050 n'est dès lors plus assurée.

Pourtant le décollage du véhicule électrique est bel et bien assuré, la France se fixant un objectif de **1 million de véhicules électriques (VE) sur ses routes en 2022**. Avec des outils pour convertir en priorité les flottes publiques et privées, donner un avantage à l'usage des VE (stationnement et voies dédiées), sortir les véhicules plus polluants des villes notamment (zones à faibles émissions), faciliter l'installation de bornes de recharge... La loi concrétisera progressivement l'avantage comparatif de l'électrique par rapport au diesel et à l'essence.

Mais la simple conversion à l'électrique ne résoudra pas les contradictions du secteur automobile, dont l'empreinte environnementale s'alourdit. On regrettera notamment que la LOM n'ait pas pu prendre de disposition pour réorienter la publicité, aujourd'hui massivement portée sur les SUV, vers les véhicules les moins polluants (électriques et hybrides).

Il sera nécessaire de disposer d'une stratégie économique concrète et lisible pour sortir des carburants fossiles : avec des objectifs intermédiaires dès 2025 et 2030, avec des montants d'investissements dans les alternatives, des mesures d'accompagnement du changement pour les acteurs économiques comme pour les citoyens. Ce sera tout l'enjeu des prochaines années si la France veut à la fois respecter la loi en garantissant une décarbonation complète des transports en 2050 et assurer une transition juste.

1. La FNH recommandait de **fixer un objectif de fin de vente des véhicules consommant de l'essence et du diesel en 2030.**

Ce que dit la loi :

La France se fixe comme objectif d'atteindre la décarbonation complète du secteur des transports terrestres en 2050.

Pour ce faire, elle se fixe comme objectifs intermédiaires :

- ▶ La fin de vente des voitures particulières et des utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles en 2040 ;
- ▶ La hausse de la part des véhicules (très) faiblement émetteurs d'ici 2030 selon les objectifs européens.

Notre analyse :

- ▶ Un objectif cohérent avec le Plan climat 2017 ;
- ▶ Un objectif de long terme indispensable pour programmer concrètement les étapes intermédiaires dans les années à venir ;
- ▶ Une échéance 2040 trop tardive si l'on veut respecter les objectifs climat de la France.

2. La FNH recommandait de **programmer la sortie des carburants fossiles : identifier les étapes intermédiaires et les conditions.**

Ce que dit la loi :

- ▶ Tous les 5 ans, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) produira un rapport d'évaluation sur la mise en oeuvre de l'objectif de fin de vente en 2040.
- ▶ Le gouvernement a 1 an pour remettre un rapport sur les impacts sur l'emploi de la fin progressive de la vente de véhicules légers thermiques d'ici 2040, et les pistes d'action pour accompagner cette transition sur les territoires impactés.

Notre analyse :

- ▶ L'absence de stratégie nationale et de programmation précise des mutations économiques et sociales à venir dans les 10 ans est une des grandes faiblesses de la loi d'orientation des mobilités.
- ▶ Le rapport sur l'emploi est une étape importante, mais devra également prendre en compte les opportunités liées aux nouvelles motorisations et aux développement des nouveaux services.



Fixer un objectif 2030 plutôt que 2040 permettrait d'économiser 200 millions de tonnes de CO₂ d'ici 2050, soit un tiers du budget carbone pour le transport automobile sur cette période (T&E 2019).



15 000 emplois sont menacés en France par la fin du diesel (Observatoire de la métallurgie 2018). **Les nouveaux emplois attendus dans l'automobile avec la conversion à l'électrique et les nouveaux services seraient supérieurs à 75000 d'ici 2030** (ECF 2018).

3. La FNH recommandait d'**interdire progressivement la publicité pour les véhicules consommant de l'essence et du diesel.**

Ce que dit la loi :

“Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, ou partagées ainsi que des transports en commun.”

Notre analyse :

- ▶ La mesure va dans le bon sens mais n'aura pas d'impact sur conversion du parc automobile.
- ▶ La réorientation de la publicité sur les voitures, et en particulier pour les voitures les plus impactantes, type SUV, constitue une priorité pour les années à venir.

4. La FNH recommandait de **favoriser l'arrivée des voitures électriques : plus d'infrastructures de recharge, plus de facilité à l'installation de bornes dans les immeubles.**

Ce que dit la loi :

La loi fixe l'objectif de multiplier par 5 le nombre de véhicules électriques d'ici 2022 (pour atteindre 1 million) et de 100 000 points de charge (aujourd'hui 27 000).

Exemples de mesures de soutien :

- Équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés ;
- Création d'un droit à la prise en habitat collectif ;
- Réduction des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique.

Notre analyse :

- ▶ Ces mesures incitatives devraient permettre de faciliter la conversion à l'électrique.
- ▶ Ces investissements prendront tout leur sens si l'État et les constructeurs donnent un réel avantage prix à l'électrique par rapport au diesel et à l'essence. Cela passe par la fin des subventions au diesel et à l'essence.



Plus de 3 milliards d'euros sont dépensés par an par l'industrie automobile pour la publicité.



Entre 80 % et 90 % des recharges se font au domicile ou au travail et 10 % sur les infrastructures publiques.

5. La FNH recommandait d'**accélérer la conversion des flottes d'entreprises et de taxis à l'électrique.**

Ce que dit la loi :

La loi fixe des taux croissants de renouvellement des flottes par des véhicules à très faibles émissions (électriques ou hydrogènes) :

- ▶ À hauteur de 50% immédiatement pour l'Etat et ses établissements publics lorsqu'ils gèrent un parc de plus de 20 véhicules ;
- ▶ À minima 30% à partir de 2021 pour les collectivités territoriales et les entreprises nationales et à minima de 10% en 2020 jusqu'à 50% en 2030 pour les entreprises qui gèrent une flotte de plus de 100 véhicules.

Notre analyse :

- ▶ Ces objectifs de conversion donnent de la visibilité à la trajectoire de sortie des carburants fossiles.
- ▶ Le rythme de conversion proposé n'est pas suffisant pour répondre à la crise sanitaire et climatique.
- ▶ Pour accélérer la conversion des taxis et VTC, l'ensemble de la fiscalité liée aux véhicules devra évoluer (barème kilométrique, TVA sur les véhicules neufs, taxe sur les véhicules de société...).



Les flottes publiques et d'entreprises représentent la moitié du marché du véhicule neuf en France.

6. La FNH recommandait de **mettre en place des incitations à l'utilisation des véhicules moins polluants dans les zones urbaines.**

Ce que dit la loi :

- ▶ La loi permettra aux maires de réserver la circulation et le stationnement à certains véhicules dont ceux à très faibles émissions (VTFE - électriques et hydrogène), ou instaurer des voies dédiées pour les VTFE, le covoiturage.

Notre analyse :

- ▶ Les incitations à l'usage sont une des mesures clés pour développer l'électromobilité.
- ▶ Elles seront d'autant plus pertinentes si elles sont liées à des restrictions de circulation pour les voitures les plus polluantes.

7. La FNH recommandait d'**instaurer l'obligation de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE) ambitieuses, en priorité pour les villes les plus polluées.**

Ce que dit la loi :

- ▶ D'ici 2020, les territoires les plus pollués devront mettre en place une zone à faible émissions (ZFE).
- ▶ La loi assouplit les procédures de mise en oeuvre des ZFE pour les collectivités et propose des outils de contrôle.
- ▶ Les agglomérations de plus de 100 000 habitants devront étudier la possibilité d'une ZFE.
- ▶ Le plan d'action prévu par les collectivités devra prendre en compte les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique, en particulier les enfants.

Notre analyse :

- ▶ C'est une des avancées significatives de la LOM, qui reste à concrétiser par des plans d'actions ambitieux.
- ▶ La loi ne garantit pas l'efficacité des ZFE pour changer les pratiques et réduire effectivement la pollution.
- ▶ La balle est désormais dans le camps des élus locaux !
- ▶ Cette mesure sera permise par le développement des alternatives à la voiture et par l'accompagnement pédagogique et financier des citoyens, en premier lieu les plus précaires.



Les ZFE permettent de "limiter l'accès à une partie du territoire aux véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques pendant une période donnée (certains jours de la semaine ou certaines heures, etc.), selon des critères de son choix (types de véhicules), dans l'objectif d'améliorer la qualité de l'air et de protéger la santé des habitants".



En France, 3 enfants sur 4 sont quotidiennement exposés à un air toxique

(Lancet Planetary Health, avril 2019).



POUR DONNER (ENFIN) UNE PLACE AU VÉLO AU TRAIN, PLUTÔT QU'À LA VOITURE ET À L'AVION, LES MOYENS NE SONT PAS À LA HAUTEUR

Après des années de politique du “tout-voiture”, la FNH attendait de la Loi Mobilité qu'elle donne la priorité aux modes les moins polluants, vélo, train, transports collectifs urbains... au quotidien comme pour les longues distances. Comment ? A travers une politique d'investissements ciblée et des outils fiscaux adaptés. C'est un enjeu pour le transport de personnes, mais aussi pour le trafic de marchandises, alors que le ferroviaire s'effondre et que le trafic routier génère des coûts et une pollution croissante.

La LOM marque de fait un virage dans la politique d'investissements : grâce à l'annulation de quelques projets autoroutiers inutiles (enfin) - comme l'A45 entre Saint-Etienne et Lyon-, à des moyens mis sur le ferroviaire et surtout la mise en place attendue du fonds vélo, doté de 350 millions d'euros sur 7 ans. Malheureusement, ces moyens sont insuffisants voire incertains. Pour les transports en commun par exemple, les financements annoncés du 4e appel à projet restent indéfinis.

Si le Plan vélo constitue un des succès de cette Loi mobilité, le budget vélo pèse pour à peine 3% du programme d'investissement qui s'élève à 13 milliards. Pour rattraper le retard de la France sur le vélo, le montant adéquat pour répondre aux besoins des citoyens et des collectivités est estimé à 200 millions d'euros par an.

Autre mesure décisive pour réduire l'impact des déplacements au quotidien, le forfait mobilité, qui permettra de défrayer les salariés qui vont travailler en vélo ou en covoiturage à hauteur de 400 euros par an, avec des bénéfices à la fois environnementaux, économiques et sociaux. Il ne sera néanmoins pas “obligatoire” pour les entreprises, et donc pas “accessible” à tous les salariés. Les leçons de la mise en place de l'indemnité kilométrique, restée volontaire et peu utilisée, n'ont donc pas été retenues. En maintenant le forfait mobilité optionnel, l'Etat se prive d'un levier de transformation majeur.

Pour le ferroviaire, le niveau d'investissement est rehaussé, mais ignore les besoins colossaux liés au désinvestissement. La LOM botte en touche sur le sujet des petites lignes, qui est pourtant une préoccupation majeure des territoires, qui subissent la politique de désengagement de l'Etat et de la SNCF depuis de trop nombreuses années. Rescapées, les lignes de train Intercités et les trains de nuit, feront l'objet d'un rapport d'ici juin 2020.

Parmi les absents de cette loi, le fret ferroviaire, qui poursuit sa lente mais certaine dégradation, et l'aérien, qui voit son trafic s'envoler. Ces deux secteurs, très différents, ont un point commun : acteurs économiques et décideurs politiques misent sur une croissance du trafic pour les années à venir, qu'ils soutiennent grâce aux exonérations fiscales sur le carburant. Ceci en totale contradiction avec les objectifs climat et le respect de l'Accord de Paris. Il y a donc urgence à ce que les manquements de la LOM soient dépassés, et que tous les secteurs sans exclusion se confrontent de manière honnête à l'impératif climatique.

1. La FNH recommandait de **financer le Plan national Vélo à hauteur de 200 millions d'euros par an.**

Ce que dit la loi :

Un fonds de 50 millions d'euros par an est créé pour 7 ans (350 millions d'euros au total).

Notre analyse :

- ▶ Le Plan vélo, financé, est une des avancées majeures de la loi Mobilité.
- ▶ Mais ce montant, insuffisant eu égard au retard accumulé par la France, devra être renforcé dans les années à venir.
- ▶ C'est la condition pour développer le vélo de manière équilibrée sur le territoire.



200 millions d'euros par an, cela représente 2,7 euros par habitants (pour 67 millions d'habitants).

2. La FNH recommandait **pour les déplacements du quotidien : un forfait mobilité accessible à tous les salariés et cumulable avec le remboursement des transports en commun, pour soutenir les salariés qui optent pour le vélo, le covoiturage...**

Ce que dit la loi :

Le forfait mobilité durable est une indemnité forfaitaire versée aux salariés qui vont travailler à vélo ou en covoiturage.

- ▶ Le forfait mobilité devient obligatoire pour le secteur public à hauteur de 200 euros par an.
- ▶ Il est facultatif pour les entreprises privées, et le montant est de 400 euro par an.
- ▶ Il peut être cumulé avec le remboursement des transports en commun, dans la limite des 400 euros versés par an.
- ▶ Si les employeurs ne jouent pas le jeu, l'État pourra rendre la prime obligatoire. (par ordonnance).
- ▶ La mobilité devient un des sujets des négociations sociales dans les entreprises de plus de 50 salariés, au même titre que la qualité de vie au travail.
- ▶ La prime pourra être versée sous forme de « titre mobilité » (sorte de « chèques restaurant »).

Notre analyse :

- ▶ La loi précise, élargit et renforce le dispositif d'indemnité kilométrique vélo (IKV) qui préexistait.
- ▶ Le caractère non obligatoire de cette prime prive la loi mobilité d'une mesure sociale et environnementale de premier ordre.
- ▶ Le versement sous forme de titres mobilité n'est pas une solution adaptée pour le vélo.

3. La FNH recommandait de **lancer un 4e appel à projet pour les transports collectifs.**

Ce que dit la loi :

- ▶ La programmation des investissements vise à financer de nouveaux projets de transports en commun urbains, à travers un nouvel appel à projet.

Notre analyse :

- ▶ Le calendrier et les montants du 4e appel à projet pour les transports en commun ne sont pas précisés.
- ▶ L'ambition devra se concrétiser dans un délai rapide, afin d'accompagner les nécessaires politiques locales d'apaisement des villes pour lutter contre la pollution de l'air.

4. La FNH recommandait de **moderniser le transport ferroviaire du quotidien.**

Ce que dit la loi :

- ▶ L'État renforce ses investissements dans le transport ferroviaire, et mise en priorité sur la mise en circulation de trains rapides autour des grandes agglomérations.

Notre analyse :

- ▶ Le renforcement des étoiles ferroviaires va dans le bon sens. La LOM confirme la volonté de l'État de renforcer l'efficacité du réseau, en complément de la réforme ferroviaire.
- ▶ Mais la loi ne va pas plus loin. Les investissements notamment dans les petites lignes ne figurent pas au programme. Au risque de voir s'accroître les inégalités entre territoires.



5. La FNH recommandait d'**inciter à recourir au train plutôt qu'à l'avion, grâce à : une fiscalité sur les billets d'avion cohérente avec leur niveau d'impacts sur le climat, et une relance des trains de nuit en France et vers les pays européens.**

Ce que dit la loi :

- ▶ La LOM ne couvre pas le secteur aérien.
- ▶ La LOM ne comprend pas de mesures fiscales, celles-ci étant à l'ordre du jour du projet de loi de finances.
- ▶ Le gouvernement proposera un rapport sur les trains de nuit pour le 30 juin 2020.

Notre analyse :

- ▶ L'absence de mesures fiscales dans la loi mobilité ôte au législateur un levier d'action majeur pour transformer les pratiques et favoriser le report modal.
- ▶ Les mesures fiscales si elles sont adoptées dans le PLF 2020 vont dans le bon sens et témoignent d'une avancée concrète. Néanmoins, elles poursuivent un objectif budgétaire (combler le budget des investissements) et non pas un objectif de report modal. Elles n'auront pas d'effet sur les pratiques.
- ▶ La France réouvre enfin le chapitre des trains de nuit, largement plébiscité par la population et les territoires, et laissés à l'abandon depuis de trop nombreuses années.

6. La FNH recommandait **pour le transport de marchandises de renverser la tendance et d'amorcer le report modal vers le ferroviaire :**

- **En appliquant une redevance kilométrique pour les poids lourds.**
- **En proposant un programme de relance du fret ferroviaire.**

Ce que dit la loi :

- ▶ L'Etat mise sur le renforcement des connexions ferroviaire et fluviales avec les ports pour favoriser le report modal.
- ▶ Le gouvernement élabore une stratégie pour le développement du fret ferroviaire avant janvier 2021.

Notre analyse :

- ▶ Le transport de marchandises a été le grand absent des débats sur le transport depuis le début du mandat.
- ▶ Le rapport attendu en 2021 devra poser concrètement la question de l'avenir du fret dans une perspective de décarbonation complète des transports et de sortir du modèle du tout-routier.

FINANCEMENT DES COLLECTIVITÉS ET GRANDS INVESTISSEMENTS : LA LOM JETTE LE DOUTE SUR LES CONDITIONS DE SA MISE EN OEUVRE

La FNH attendait de la LOM qu'elle acte la sortie de la logique des grands projets, inutiles et dispendieux, et qu'elle donne un vrai rôle aux collectivités territoriales. Plus de concertation au niveau territorial pour partir des besoins réels, et plus de cohérence entre ce qui se passe à cette échelle et les engagements qui sont pris au niveau national, objectifs climat, de qualité de l'air, de lutte contre l'étalement urbain... Ce sont les conditions pour des politiques de mobilité réellement durables et inclusives.

La LOM signe, dans les fait, un changement de culture, d'une politique des transports à une politique de mobilité, avec l'affirmation d'un droit à la mobilité pour tous. La prise en compte des besoins réels, de manière adaptée aux territoires, et favorisant l'accessibilité des offres de transports à tous est désormais requise. Cette loi est aussi un pas de plus dans la décentralisation, en renforçant les compétences des collectivités, agglomérations et régions en tête, en matière de mobilité.

Pourtant, pour définir des plans de mobilité, mobiliser les acteurs territoriaux, jouer ce rôle d'animation, d'accompagnement et de soutien à l'animation, les collectivités devront disposer de moyens financiers adaptés. Or la loi jette le doute, car elle ne garantie pas ces moyens financiers. Les capacités financières, l'ingénierie technique, sont aujourd'hui inégalement réparties sur les territoires. Le manque de moyens financiers pénalisera en premier lieu les territoires les plus fragiles, ce qui remettrait en cause un des objectifs de cette loi qui est de combler les inégalités entre territoires.

Au niveau national, l'effort d'ouverture et de transparence réalisé par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) pendant la préparation de cette loi, devra se poursuivre dans la durée. La FNH a demandé à ce que les organisations de la société civile puissent participer au futur COI, qui désormais institué par la loi, devra suivre et évaluer la programmation des investissements. L'ouverture et la transparence de cette institution sont d'autant plus importantes que rien dans la loi ne garantit la cohérence de la programmation des infrastructures avec les objectifs climat.

1. La FNH recommandait de **renforcer les compétences des collectivités territoriales et la gouvernance locale pour agir à leur échelle de manière adaptée et en cohérence avec les grands enjeux.**

Ce que dit la loi :

- ▶ 100% du territoire sera couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
- ▶ Les AOM contribueront aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.
- ▶ Le Plan de Mobilité mis en place par l'AOM doit répondre à ces objectifs. Il est compatible avec le Plan climat.

Notre analyse :

- ▶ Le renforcement du rôle des collectivités pour mobiliser les acteurs territoriaux et mettre en place des politiques adaptées aux besoins de leur territoire peut changer la donne.
- ▶ Pour remplir ce rôle, il est indispensable de donner les moyens financiers complémentaires à ce qui est prévu actuellement.

2. La FNH recommandait **d'ouvrir le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) aux organisations de la société civile et aux experts des questions environnementales.**

Ce que dit la loi :

- ▶ Le COI est officiellement institué.
- ▶ Il est constitué de 3 députés et de 3 sénateurs, le reste de sa composition étant fixé par décret.

Notre analyse :

- ▶ Le gouvernement a assuré que la porte du COI serait bien ouverte aux organisations de la société civile.
- ▶ Une promesse orale n'est pas gage que cela se fera. Cette ouverture est essentielle pour progresser vers plus de transparence.



Actuellement, 80% du territoire n'est pas couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. Cela signifie que 30% de la population échappe à toute politique de mobilité.

3. La FNH recommandait de **mettre en cohérence les investissements dans les infrastructures routières et ferroviaires avec les objectifs climat en :**

- **Renforçant l'évaluation des projets au regard de leurs impacts long terme ;**
- **Mettant en place un moratoire sur les nouveaux projets routiers et autoroutiers.**

Ce que dit la loi :

- ▶ La programmation des investissements de l'État dans les transports prend en compte les enjeux de lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que de la protection de la biodiversité.
- ▶ Elle poursuit un objectif de rééquilibrage modal au profit des modes moins polluants, actifs, partagés.
- ▶ Elle vise à réduire les inégalités territoriales tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain.

Notre analyse :

- ▶ La loi mobilité programme de nouveaux projets routiers et autoroutiers, qui parce qu'ils généreront une augmentation du trafic routier sont formellement incompatibles avec l'atteinte des objectifs climat.
- ▶ La prise en compte de ces objectifs implique une gouvernance ouverte, partagée aux organisations de la société civile.





FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

SOUTENIR

La FNH fait émerger et accompagne les acteurs du changement. Grâce à son réseau d'associations partenaires et à son alliance avec l'UNCPIE, elle soutient et valorise l'engagement sur le terrain, via des initiatives porteuses d'avenir, en France et à l'international, pour leur permettre de se démultiplier.

PROPOSER

Les activités de lobbying d'intérêt général menées par la FNH se traduisent par une veille sur les politiques publiques touchant aux enjeux écologiques, et par le portage de propositions auprès des pouvoirs publics. Toutes les propositions et positions de la Fondation sont publiées. Certaines font également l'objet de conférences ou d'évènements.

MOBILISER

La FNH construit des campagnes ponctuelles pour mobiliser et sensibiliser les citoyens aux enjeux de la transition. Dans l'objectif de faire évoluer les comportements, elle crée des outils pédagogiques et donne les moyens d'agir à son niveau et au quotidien.

www.fnh.org

