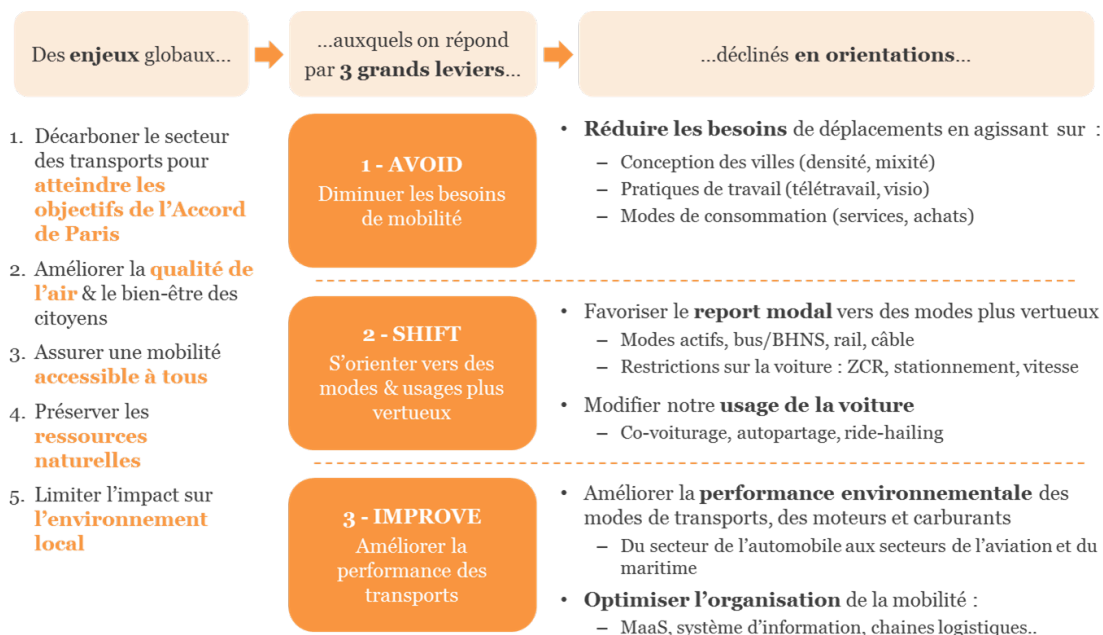


Contribution du WWF au GT « Pour une mobilité plus propre »¹

NOTRE VISION D'UNE MOBILITE PLUS PROPRE

Réussir à concilier les prérogatives climatiques, écologiques et de santé publique avec notre droit collectif à la mobilité constitue **un véritable défi, nécessitant des ruptures tant technologiques que d'usages**, à opérer dès maintenant. Pour cela, le WWF enjoint l'ensemble des parties prenantes – de l'Etat aux entreprises, des collectivités aux citoyens – à œuvrer ensemble à la **mise en œuvre d'une stratégie nationale de mobilité plus propre**, à travers la future loi d'orientation, où tous les leviers d'actions sont à activer :



QUATRE RECOMMANDATIONS PHARES POUR GUIDER LA TRANSITION

1. Volet CITOYENS

Les Assises sont l'occasion pour le gouvernement de placer les citoyens au cœur de cette transformation en lui offrant les moyens de changer sa mobilité. Pour le WWF, une **aide à la mobilité propre** doit être mise en place. En effet, des primes et des mesures incitatives ont pu voir le jour mais nécessitent d'être revues dans une approche plus cohérente et transformationnelle.

Mesure 1 - Pour une aide à la mobilité propre...

▪ ...agrégée

Agréger, pour plus d'efficacité et de lisibilité, l'ensemble des aides aux citoyens au sein d'un **même et unique « package d'aide à la mobilité propre »**, qui rassemblerait les incitations de recours aux modes et aux usages alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, TC & mobilités partagées) & ainsi qu'aux véhicules plus propres

▪ ...accessible

Orienter l'ensemble des citoyens vers un **unique « guichet national »**, permettant à chacun d'être accompagné pour utiliser ce package d'aide

▪ ...élargie

Elargir les aides à la conversion d'un véhicule automobile à des modes et des services de transports plus vertueux (scooter électriques, vélos, VAE, TC...)

▪ ...planifiée

Planifier l'évolution du montant et des conditions d'accès à ces aides au regard de l'évolution des différents paramètres clés (évolution des part modales, des marchés, des normes...) pour maintenir un maximum d'efficacité.

¹ Contribution complémentaire aux prises de paroles et retours écrits du WWF, faits individuellement ou de façon collective avec d'autres ONG

2. Volet COLLECTIVITES

Les collectivités sont un acteur central dans la transformation des transports en France à condition qu'elles puissent être accompagnées et disposer des marges de manœuvre suffisantes pour agir. Or la **France est en retard par rapport à ses voisins européens**, au regard des 200 villes en Europe qui ont déjà mis en place des zones à faibles émissions, de Londres à Barcelone, en passant par les nombreuses « *Zonas a traffico limitato* » italiennes.

Mesure 2 - COLLECTIVITES - Retrouver un air sain dans nos territoires, en se dotant...

▪ ...de caps ambitieux

Se fixer des jalons nationaux progressifs dans le temps & ambitieux pour qu'*in fine* **d'ici 2030** chaque **centre-ville** soit en « **zone à trafic limité** » et **d'ici 2035** chaque **commune-centre** d'agglomération soit en « **zone à très faibles émissions** »

▪ ...d'outils de contrôle

Fournir aux collectivités les outils nécessaires de contrôle de la circulation pour mettre en œuvre ces zones: grâce au cofinancement de l'Etat des outils de reconnaissance optique & à la **redistribution des recettes** pour amortir l'investissement et à améliorer l'offre des TC et le réseau de pistes cyclables

▪ ...d'une méthode de concertation

Définir un **cadre méthodologique national** « Zones à faibles émissions » & « Zones de trafic limité », utiles à toutes les collectivités, visant garantir une mise en œuvre progressive, concertée et adaptée au contexte local

▪ ... d'une coalition de villes

Créer une coalition des villes ambitieuses, un « **C40 national** », s'appuyant sur le cercle des villes lauréates « Villes respirables en 5 ans » pour échanger les expériences & le savoir-faire, créer des synergies et mutualiser les ressources techniques et financières

▪ ...des garde-fous sur le stationnement et la vitesse

Levier majeur pour réguler la place de la voiture en ville, fixer un minimum d'ambition imposables aux documents d'urbanisme : 30 km/h en ville, réduction de vitesse sur les axes rapides, plafond de volume de stationnement, quota minimum de places payantes, seuils minimum de places pour véhicules à faibles émissions ou partagés, etc.

3. Volet ENTREPRISES

Alors qu'il y a 15 ans, les entreprises représentaient 25% des achats de véhicules légers face aux ménages, elles représentaient désormais **plus de la moitié des ventes en France**. Or, le taux de dieselisation des ventes est encore très élevé (85%) et décroît que très faiblement d'après l'observatoire OVE. Il y a donc une urgence à agir pour investir aussi le monde des entreprises dans la transition écologique de notre mobilité.

Mesure 3 - ENTREPRISES - Investir les entreprises dans la transition...

▪ ...en adaptant la fiscalité

Revoir la fiscalité sur les transports (carburant, véhicules...) de manière adaptée aux usages des entreprises & encourager la transition vers des véhicules à faibles émissions

▪ ...en ouvrant les avantages en nature aux offres de services de mobilité

Rompre avec l'idée que la voiture de fonction est un incontournable dans les stratégies de rémunération des entreprises, en les encourageant à développer à la place des **offres de services de mobilité** à leurs salariés

▪ ...en encourageant la mise en réseau

Accompagner la création d'un réseau d'entreprises ambitieuses dans leurs PDE & PDIE pour mutualiser les expériences, créer des synergies et mutualiser les ressources (ex : achat groupé)

▪ ...en récompensant les entreprises les plus vertueuses

Mettre en place les incitations pertinentes pour entreprises démontrant des résultats significatifs grâce à leurs PDE : report modal, télétravail, abandon voiture fonction, véhicules électriques partagés, part modal aérien...

4. Volet INDUSTRIE

La future Loi d'orientation peut être l'occasion d'enjoindre les acteurs de l'industrie à orienter le développement de nouvelles technologies au service de la transition écologique. Au premier titre, le véhicule autonome pourrait permettre d'accélérer l'émergence d'une mobilité servicielle et de réduire drastiquement le nombre de véhicules dans l'espace urbain, à condition que son **déploiement exclue de reposer sur le modèle de la voiture particulière**, synonyme alors de désastre écologique : la voiture, vue comme le

prolongement de notre « salon », allongerait les distances parcourues, l'énergie consommée, augmenterait la part modal de la voiture et étalerait encore plus nos villes.

Mesure 4 - INDUSTRIE - Mettre les nouvelles technologies au service de la transition...

- **...en fixant les conditions de déploiement durable du véhicule autonome**

Fixer les conditions d'un déploiement soutenable de la mobilité autonome (obligation d'être partagé, articulation avec les TC, régulation du trafic, soutien à l'innovation, politique tarifaire...)

Pour plus D'informations:

[https://www.wwf.fr/
champs-
daction/climat-
energie](https://www.wwf.fr/champs-daction/climat-energie)

Jean-Baptiste CROHAS

Chargé de programmes
Mobilité durable & Energie /
Climat
WWF France
Email: jbcrohas@wwf.fr

Pierre CANNET

Responsable de programmes
Energie / Climat & Villes
durables