



**LE CONSEIL NATIONAL
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Avis du Conseil national de la transition écologique

-

Année 2018



**LE CONSEIL NATIONAL
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**



Délibération n°2018-01 : avis sur le projet de Programmation pluriannuelle de l'énergie de Wallis-et-Futuna

Adopté le 8 février 2018

Le Conseil national de la transition écologique,

Saisi par le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire d'un projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) pour le territoire des îles Wallis et Futuna pour les périodes de 2016-2018 et 2019-2023, composé d'un rapport et d'un projet de décret reprenant les principales dispositions, de l'évaluation environnementale stratégique et de sa synthèse, d'une étude d'impact économique et sociale ainsi que de l'avis de l'Autorité environnementale ;

Prenant note de l'avis du 7 février 2018 de l'Autorité environnementale sur le projet de PPE pour les îles Wallis-et-Futuna ;

Prend note de la situation particulière de ce territoire clarifiée par l'ordonnance n° 2016-572 du 12 mai 2016 portant extension et adaptation aux îles Wallis-et-Futuna de diverses dispositions du code de l'Énergie et publiée le 13 mai 2016 au *Journal officiel* ;

Soutient qu'il est nécessaire de favoriser toutes les solutions qui permettent l'autonomie énergétique de la collectivité compatibles avec la préservation du patrimoine naturel ;

Salue le développement des énergies renouvelables électriques de 5 % en 2015 à 32 % en 2023, malgré la hausse de la consommation ;

Recommande que l'ambition forte du territoire, notamment en matière de développement des énergies renouvelables intermittentes, s'accompagne de l'étude prévue quant à l'analyse des impacts sur le réseau électrique et sa capacité à supporter l'ensemble des nouveaux moyens programmés ;

Se félicite de la mise en place d'un observatoire entre la collectivité, Eau et électricité de Wallis-et-Futuna (EEWF) et l'ADEME pour analyser les consommations d'électricité et connaître les usages ;

Souhaite qu'un programme ambitieux de la maîtrise de la demande permette de limiter la hausse des consommations liées à l'alignement tarifaire tout en prenant acte de la nécessité d'assurer l'équilibre offre-demande ;

Prend note des demandes de dérogations jusqu'en 2023 sur les objectifs de déploiement des

dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables et les objectifs de déploiement des véhicules à faible émission dans les flottes de véhicules publiques ;

Recommande la mise en place d'indicateurs de suivi de mise en œuvre de cette programmation ;

Demande que les travaux se poursuivent et soient approfondis dans les domaines des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique, du stockage et de la gestion de la demande électrique ainsi que des transports afin d'être en mesure de proposer pour la prochaine révision de la PPE des mesures permettant d'atteindre les objectifs d'autonomie énergétique prévus pour 2050 par le code de l'Énergie ;

Rappelle que la question de l'impact de la PPE en termes de coûts pour les ménages et les entreprises est décisive et doit être précisée ;

Recommande une évolution des droits de douane qui favoriserait les ENR et la maîtrise de la demande, dans le cadre de la prochaine PPE ;

Encourage à ce que ce territoire devienne un lieu d'innovation pour la transition écologique.

Avis certifié conforme par la Commissaire générale au développement durable.



**LE CONSEIL NATIONAL
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**



Délibération n°2018-02 : avis sur le projet de plan rénovation énergétique des bâtiments

Adopté le 8 février 2018

Le Conseil national de la transition écologique (CNTE),

Saisi par le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, a pris connaissance du projet de plan rénovation énergétique des bâtiments.

Le CNTE salue la démarche de concertation mise en place afin de compléter et d'enrichir ce plan, de mobiliser les acteurs et notamment les collectivités territoriales, dont le rôle sera central dans la phase de mise en œuvre. Le CNTE souligne le caractère stratégique pour la France de la rénovation énergétique des bâtiments, définie comme une priorité nationale dans le plan climat du gouvernement (du 6 juillet 2017) en vue d'accélérer la transition énergétique et écologique du secteur des bâtiments et de tendre vers l'objectif de neutralité carbone en 2050.

Les objectifs formulés dans le plan répondent à cette priorité :

- sur la question énergétique, baisse des consommations de 15 % à l'horizon 2023 ;
- éradication de la précarité énergétique en 10 ans, ce qui passera par la rénovation de 150 000 « passoires énergétiques » par an.

Le CNTE précise que les axes et actions du plan sont satisfaisants en ce sens qu'ils définissent de manière claire et structurée les orientations du gouvernement pour la mandature, sur tous les sujets de la rénovation énergétique des bâtiments. Le contenu du plan est donc suffisamment défini pour que les acteurs puissent en suivre l'efficacité et suffisamment ouvert pour que des actions nouvelles puissent être mises en place, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Le CNTE souligne que, dans son objectif de lutte contre la précarité énergétique, le plan rénovation doit offrir des moyens et des solutions à tous les ménages modestes, y compris les locataires. Ces solutions incluent le repérage et l'accompagnement des ménages.

Le CNTE souhaite qu'il soit clairement précisé que les objectifs du plan rénovation sont cohérents avec ceux déjà inscrits dans la loi, et notamment l'atteinte d'un parc au niveau BBC en 2050 et la rénovation performante annuelle de 500 000 logements.

Le CNTE souhaite qu'il soit indiqué que les priorités du plan traduisent un effort des pouvoirs publics à court terme mais n'excluent pas une mobilisation sur l'ensemble des segments du parc, visant notamment à atteindre des objectifs de long terme (2050) et à mobiliser plus largement les acteurs.

Le CNTE souligne que le défi majeur relève désormais de la mise en œuvre du plan :

- à l'échelon national, le comité de pilotage du plan rénovation énergétique des bâtiments et les animateurs du plan devront s'assurer de la participation des différents acteurs à la mise en œuvre et au suivi des actions. Le CNTE souligne l'importance qu'auront les présidents du Plan bâtiment durable et du Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique, ainsi que les représentants des associations de collectivités territoriales ;
- dans les territoires, une gouvernance à deux niveaux (régional/intercommunal), associant l'ensemble des parties prenantes devra être mise en place. Le CNTE précise à cet effet que le sujet de la gouvernance sera majeur. Le CNTE note les rôles décisifs des régions et des EPCI et souligne l'importance que les différents niveaux de collectivités puissent se réunir autour de projets communs valorisant les compétences de chacun, sur des sujets aussi divers que : le suivi du plan (action 2), la marque commune (action 3), la mise en place du service public de la performance énergétique de l'habitat (action 6), le déploiement de programmes de rénovation territorialisés et la valorisation des savoir-faire locaux (action 8).

Concernant la rénovation des bâtiments tertiaires, différentes stratégies peuvent être suivies pour aboutir aux objectifs ambitieux formulés par le plan. En complément avec les travaux de rénovation des équipements et de l'enveloppe, les contrats de performance énergétique peuvent, selon les cas, répondre aux besoins des collectivités.

La constitution de l'Observatoire national de la rénovation énergétique doit donner de la visibilité sur les résultats obtenus en la matière et stimuler l'innovation dans l'efficacité énergétique par un partage des données entre l'ensemble des parties prenantes.

Le CNTE s'inquiète de la question des financements : le projet de plan reprend les éléments du Grand plan d'investissement (GPI), sans pour autant rapprocher de manière précise besoins et moyens.

Le CNTE est soucieux de la réalité de ces moyens financiers : tout en reconnaissant la visibilité sur 5 ans de ces moyens, s'agissant du GPI, le CNTE souhaite savoir dans quelle mesure ils répondent en tout ou partie à l'ambition du plan. Ce point devra faire l'objet d'une information régulière.

Le CNTE précise enfin que la démarche d'ouverture mise en place par le Gouvernement à l'occasion de la concertation doit être poursuivie sur la durée de la mandature, avec un rendu compte de l'état d'avancement et une sollicitation des acteurs en tant que de besoin.

Avis certifié conforme par la Commissaire générale au développement durable



LE CONSEIL NATIONAL DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE



Délibération n°2018-03 : avis sur le projet de Stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée

Adopté le 12 juillet 2018

Le Conseil national de la transition écologique (CNTE),

Saisi par le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, a pris connaissance du projet de Stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée (SNDI) ;

Rappelle que ce projet de stratégie était particulièrement attendu étant donné que la publication de la SNDI avait été annoncée au mois de mars 2018 dans le cadre du plan Climat lancé en juillet 2017 ;

Salue la qualité du document présenté qui apparaît clair et suffisamment synthétique et dont l'approche globale intègre l'ensemble des enjeux relatifs à la déforestation ;

Sera attentif à la diffusion annoncée de fiches par mesure qui apporteront davantage de précisions concernant leurs échéances, leurs indicateurs et les acteurs concernés par leur mise en œuvre ; ces précisions s'avérant essentielles pour la bonne déclinaison opérationnelle de la stratégie ;

Se félicite de la reconnaissance de l'impact des importations françaises de matières premières ou produits ayant contribué à la déforestation, à la dégradation des forêts ou à la conversion d'écosystèmes naturels à l'étranger ;

Recommande d'ancrer davantage la SNDI dans le cadre international des objectifs du développement durable et dans la perspective des futures échéances multilatérales relatives à la protection de la biodiversité, notamment : l'accueil de la 7e Plénière de la Plate-forme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) en 2019, le 7e Congrès de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) en 2020 par la France, la 4e session de l'Assemblée des Nations unies pour l'Environnement en 2019, la COP 15 en 2020 ;

Regrette que les dimensions sociales et sociétales relatives aux droits de l'Homme, aux droits des travailleurs et plus généralement à la prise en compte des populations autochtones, ne soient pas davantage développées dans le projet soumis au CNTE ;

Regrette également qu'aucune étude d'impact n'ait été réalisée en amont de la stratégie sur ses potentielles répercussions économiques sur le prix des matières premières ;

Souhaite que la mobilisation de l'ensemble des acteurs, et notamment des acteurs privés pour la bonne mise en œuvre de la stratégie, soit davantage soulignée dans l'ensemble du document.

Concernant le périmètre et les objectifs de la SNDI, le CNTE,

Salue la prise en compte de la dégradation des forêts, de la conversion des écosystèmes naturels et de la problématique du changement d'affectation des sols indirects dans la définition donnée à la déforestation importée ;

Regrette que cette reconnaissance ne se traduise pas davantage en termes de mesures et d'outils dans le reste du document ;

Demande que la SNDI développe une approche quantitative de la déforestation importée à travers un jeu d'indicateurs en s'appuyant sur la notion d'empreinte forêt de la France et en lien avec les enjeux de réduction de la demande des produits contribuant à la déforestation ;

Souhaite l'intégration du bois et ses produits dérivés dans le périmètre de la stratégie (en tant que ressources de plus en plus sous tension du fait de leur usage énergétique croissant) ; ainsi que des métaux (car les mines sont des facteurs importants de dégradation des forêts) ;

Soutient la logique d'un rapportage annuel sur la SNDI.

Concernant l'orientation 1 (développer, partager et valoriser les connaissances), le CNTE,

Salue le calendrier prévu pour les travaux demandés à l'alliance Allenvi ;

Appelle à un développement de la recherche appliquée concernant les agrocarburants de 2^e et 3^e générations ;

Demande le développement d'un outil permettant de mesurer l'empreinte forêt de la France ;

Souhaite que les articulations entre les travaux de recherche programmés et la plateforme d'information prévue (orientation 4) soient précisées dans le document final.

Sur l'orientation 2 (développer les actions de lutte contre la déforestation portant sur l'offre, dans le cadre de coopérations internationales), le CNTE,

Salue le calendrier fixé pour l'élaboration des feuilles de route par pays et leur volet opérationnel, notamment la conclusion de « contrats de territoires durables » avec les pays producteurs ;

Regrette qu'il n'y ait pas de mesure relative aux autres grands pays consommateurs, à savoir l'Inde et la Chine ;

Recommande que les enjeux de sécurité alimentaire qui pèsent sur les logiques de productions agricoles soient rappelés ;

Demande que la SNDI développe des mesures visant à renforcer les capacités des pays producteurs pour la préservation de leurs forêts et la durabilité de leurs productions ;

Suggère notamment un plus grand soutien public et privé à des fonds existants (Fonds français pour l'environnement mondial, Fonds vert pour le climat...), la mise en place d'un fonds ad-hoc dédié à la conservation des forêts, et le recours à d'autres outils comme les partenariats publics/privés ;

Souhaite que la France œuvre pour la réalisation d'une cartographie internationale des forêts gérées durablement et que cette ambition soit retranscrite dans la Stratégie.

Relativement à l'orientation 3 (faire de nos politiques publiques un levier pour favoriser une demande française de produits durables), le CNTE,

Salue l'engagement de la France de prendre en compte l'enjeu de la déforestation dans les accords commerciaux, qui ne devront ainsi pas mener à une augmentation des importations de matières premières à risque pour les forêts, et rappelle que ces accords devront également nécessairement respecter l'Accord de Paris ;

Salue les efforts prévus pour faire évoluer les modes de consommation à travers des campagnes de communication et des engagements plus ambitieux en matière de certification ;

Se félicite de l'inscription du renforcement du devoir de vigilance aux échelles nationale et européenne et souligne qu'un travail sur le devoir de vigilance doit aussi être porté au niveau international, notamment dans le cadre du groupe de travail de l'ONU pour un traité contraignant sur les entreprises et les droits de l'Homme ;

Suggère que certains objectifs présentement adossés à l'orientation 3 mériteraient d'être rattachés à l'orientation 4 : sur la finance verte, sur l'affichage environnemental et la consommation responsable, sur l'analyse de risques des entreprises ;

Soutient l'inscription d'une mesure dédiée à la finance responsable dans la SNDI, en complément de celle sur la finance verte et appelle notamment à un meilleur rapportage sur les obligations vertes et l'inscription de la biodiversité dans l'article 173 de la loi sur la transition énergétique ;

Demande que l'objectif d'achats publics « zéro déforestation » soit inscrit dans la loi et qu'il intègre des critères sociaux et pas uniquement environnementaux ;

Appelle une ambition plus forte dans la rédaction de la mesure relative aux agrocarburants : malgré l'accord européen, le CNTE souhaite que la SNDI souligne la position défendue par la France pour un plafond d'incorporation équivalent au niveau de 2017, pour une clarification des impacts à fort effet CASI (changements d'affectation des sols indirects), ainsi que son inquiétude sur la question des PFAD (Distillat d'acide gras de palme) et des fraudes sur certificats.

Sur l'orientation 4 (favoriser et coordonner l'engagement des acteurs), le CNTE,

Se félicite de la création d'une plateforme nationale d'information multi-sectorielle et des missions qui lui sont dévolues ;

Rappelle néanmoins que cette plateforme, au cœur de la SNDI, induit un financement adéquat, un portage politique fort ainsi que des mécanismes d'évaluation des engagements des entreprises ;

Soutient le travail programmé au niveau des filières tout en promouvant une approche avant tout multi-filières afin de se prémunir des approches en silos et de parvenir à des résultats concrets au niveau des territoires exposés à la déforestation ;

Sur l'orientation 5 (garantir l'atteinte des objectifs de la SNDI), le CNTE,

Demande que l'articulation entre le Groupe National des Forêts Tropicales (GNFT), le comité de filière et la plateforme soit mieux explicitée ;

Rappelle la nécessité d'un dialogue pérenne avec d'autres instances actives sur les sujets portés par la SNDI, notamment : le CNTE, le Conseil national de l'alimentation, le Conseil supérieur d'orientation et de coordination de l'économie agricole et alimentaire, le Comité national de la biodiversité.

<p>25 votes « pour » : ADF (1), CFDT (1), CFTC (1), CFE-CGC (1), MEDEF (3), CPME (2), FNSEA (2), U2P (1), Surfrider (1), LPO (1), FNE (1), FNH (1), Humanité et Biodiversité (1), WWF (1), UNAF (1), CNAJEP (1), ESS France (1), FNC (1), CFEEDD (1), Assemblée nationale (3)</p> <p>3 votes « contre » : CGT (2), Les Amis de la Terre (1)</p> <p>4 votes « blancs » : RAC (1), FO (1), UFC-Que Choisir (1), CLCV (1)</p>

Avis certifié conforme par la Commissaire générale au développement durable



Délibération n°2018-04 : Avis sur le projet de loi portant création de l'AFB-ONCFS

Adopté le 2 novembre 2018

Le Conseil national de la transition écologique (CNTE),

Saisi par le ministre de la Transition écologique et solidaire conformément au 1° de l'article L. 133-2 du code de l'environnement qui prévoit qu'il « *est consulté sur les projets de loi concernant, à titre principal, l'environnement ou l'énergie* », a pris connaissance du projet de loi portant création de l'AFB-ONCFS et du projet de loi organique afférent.

Le CNTE rappelle que, dans son avis du 17 décembre 2013 sur le projet de loi relative à la biodiversité, il avait à « une large majorité de membres, excepté le monde de la chasse, demand[é] l'intégration de l'ONCFS dans cette agence [l'AFB] ». Il rappelle également que dans un rapport d'audit de modernisation des politiques publiques CGEDD/CGAAER/IGA/IGSJ portant sur l'évaluation des polices de l'environnement, établi en février 2015, les auteurs du rapport partageaient cette position.

Il regrette donc que le groupement des expertises des deux établissements se fasse par création d'un nouvel établissement public moins de trois ans après la mise en place de l'AFB.

Le CNTE reconnaît toutefois que la création de ce nouvel établissement public administratif reprenant les missions de l'Agence française pour la biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage est de nature à rendre plus lisibles et efficaces les actions de préservation de la biodiversité, ainsi que l'exercice de la police de l'environnement.

Il regrette que le calendrier de consultation de ce projet de loi ne permette pas un débat plus approfondi entre ses membres sur un sujet aussi important, qu'un certain nombre de dispositions, notamment sur les missions et la gouvernance, soient renvoyées au niveau réglementaire et que tous les volets de la réforme de la chasse ne lui aient pas été soumis pour avis, pas plus qu'au comité national de la biodiversité.

Il appelle le gouvernement, comme il l'avait fait dans son avis de 2013, à rouvrir le débat sur les moyens du futur établissement en termes de plafond d'emplois comme de diversification des ressources, en lien avec les débats sur la fiscalité et en adéquation avec les missions confiées à l'établissement.

Le CNTE recommande au gouvernement d'inscrire dans la loi :

- un nom représentatif de l'ensemble des missions qu'il exerce, en conservant le mot biodiversité ;
- des missions reprenant explicitement et complétant les missions des deux établissements regroupés, afin notamment de souligner le rôle d'appui aux acteurs attendu de la part de l'établissement ;
- une gouvernance fonctionnelle comprenant un conseil d'administration dont la composition sera adaptée à une discussion efficace et plurielle et à une participation équilibrée et représentative des parties prenantes en lien notamment avec les missions de cet établissement, ainsi que d'un conseil scientifique et technique et des comités d'orientation ;
- que les collègues « État » et « collectivités » représentent 50 % des membres ;
- la prise en compte des départements et territoires d'Outre-mer, et notamment leur place au sein des organes de gouvernance ;
- un champ d'action lui permettant d'intervenir sur tous les milieux ;
- la reconnaissance de son rôle pour encourager la mise en place d'agences régionales de la biodiversité, conjointement avec les régions auxquelles elles apportent leur soutien pour l'élaboration de leur stratégie et le suivi de sa mise en œuvre.

Le CNTE note que les dispositions relatives à la chasse vont conduire à renforcer par la loi les actions que les chasseurs peuvent réaliser en faveur des écosystèmes, par une contribution financière systématique, et appelle le gouvernement à mettre en place une gestion partenariale, transparente et efficiente de ces fonds. Elles permettront également d'établir, avec la gestion adaptative, un équilibre plus précis entre les prélèvements autorisés et l'état de conservation des espèces. Il note également que ce nouvel établissement gèrera le fichier national des permis de chasser, et collationnera les données de prélèvement dont la transmission sera rendue obligatoire.

Le CNTE approuve la volonté du Gouvernement, annoncée dans le plan Biodiversité, de renforcer l'exercice de la police de l'environnement, qui procède d'une part de la création du nouvel établissement, qui disposera d'équipe de terrain atteignant une taille critique, et d'autre part de l'élargissement des prérogatives des agents de contrôle, afin d'accentuer le caractère dissuasif de la répression des atteintes à l'environnement.

<p>17 votes « Pour » : Assemblée nationale (1), Régions de France (1), Humanité et Biodiversité (1), LPO (1), ADF (1), FNPF (1), Surfrider (1), FNH (1), MEDEF (3), CNAJEP (1), CFEEDD (1), CFTC (1), AdCF (1), FNE (1), UNAF (1) 9 votes « blancs » : CPME (1), U2P (1), FNSEA (2), CGT (2), FNC (1), WWF (1), CFE-CGC (1)</p>

Avis certifié conforme par la Commissaire générale au développement durable



LE CONSEIL NATIONAL DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE



Délibération n°2018-05 : Avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités

Adopté le 13 novembre 2018

Le Conseil national de la transition écologique,

Saisi par Monsieur le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, du projet de loi d'orientation des mobilités, de l'exposé des motifs et de l'étude d'impact ;

Regrette les délais contraints dans lesquels le projet d'avis est soumis à ses membres ;

Prend acte de l'effort de concertation réalisé au travers des Assises de la mobilité qui ont permis d'aborder une très grande diversité de sujets et de faire émerger un grand nombre de propositions, et souligne la richesse des travaux des ateliers thématiques et du Conseil d'orientation des infrastructures ainsi que des échanges réalisés au sein de la commission spécialisée mobilité du CNTE, formalisés dans son rapport remis en février 2018 ;

Rappelle le rôle attendu de cette loi d'orientation des mobilités pour mettre en cohérence la politique nationale des transports avec les engagements du Président de la République et du gouvernement en faveur de la lutte contre le changement climatique, en particulier les objectifs 2030 fixés par l'Accord de Paris ;

Relève qu'aujourd'hui, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports sont supérieures aux trajectoires fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la stratégie nationale bas carbone (SNBC) en vigueur et, qu'en dépit de la stratégie de développement des mobilités propres, les objectifs prévus par la loi LTECV de 2015 pour le secteur ne sont pas respectés ; note qu'il en va de même, sur une plus longue période, pour le non-respect des objectifs quantifiés et toujours en vigueur, de reports modaux des transports de fret alternatifs à la route (fer, fluvial, combinés...) fixés par le législateur en application des engagements des pouvoirs publics dans les suites du Grenelle de l'Environnement ;

Souligne que les émissions polluantes primaires (NOX, particules fines, COV, HC...) ou secondaires (ozone) auxquelles contribuent les transports, ne respectent pas à plusieurs endroits du territoire national, les valeurs limites de concentration de qualité de l'air ambiant fixées par l'Union Européenne ; que cette situation engendre des préjudices lourds pour la santé publique, des coûts

sociaux collectifs élevés et un surcroît d'inégalités sociales vis-à-vis de l'espérance de vie en bonne santé, comme l'établissent les études épidémiologiques d'exposition corrélées aux lieux de vie et de travail ;

Rappelle notamment l'urgence à agir soulignée par le récent rapport spécial du Groupe intergouvernemental d'experts sur le changement climatique (GIEC) consacré aux *"impacts d'un réchauffement climatique global de 1,5°C par rapport à 2°C et aux trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre à suivre pour limiter le réchauffement à 1,5°C dans le cadre plus général des objectifs du développement durable et de l'éradication de la pauvreté"* ;

Recommande de mieux prendre en compte les objectifs de développement durable (ODD) pertinents pour les transports ;

Insiste, au regard des enjeux climatiques, sanitaires et sociaux, et dans le contexte des échanges commerciaux européens et internationaux, pour que l'internalisation de l'ensemble des coûts externes sociaux et environnementaux des modes et infrastructures de transports ne se limite pas à des décisions budgétaires ou économiques ponctuelles ou d'opportunité ;

Recommande qu'après débats, aux niveaux national, européen, international, et au travers de taxes et impôts, prix, obligations réglementaires, subventions publiques, cotisations sociales, rôle des services publics, les règles du jeu de l'internalisation des coûts des transports s'inscrivent dans des cadres et trajectoires planifiés, connus des citoyens, des consommateurs, des salariés, des entreprises, des collectivités territoriales et des parlementaires ;

Note que le projet de loi mériterait de s'inscrire plus clairement dans la perspective du développement de nouvelles formes de mobilités solidaires et plus inclusives ;

Insiste sur la nécessité que le projet de loi donne lieu à des obligations pour les acteurs et soit assorti des mesures d'accompagnement dans le cadre des stratégies de décarbonation, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de l'empreinte environnementale des mobilités : nouvelle SNBC, PPE, stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP) et second plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 2) ;

Rappelle le besoin d'élaborer des stratégies et de mettre en œuvre des actions afin que la trajectoire de transition écologique et énergétique des systèmes de transport soit cohérente avec les objectifs de l'Accord de Paris et du Plan climat ;

Rappelle les conclusions du rapport du GIEC précédemment cité, encouragent la France à poursuivre ses efforts de développement d'une mobilité propre et de sortie progressive des énergies fossiles, pour une amélioration à court terme de la qualité de l'air dans le cadre de la réglementation européenne et insistent sur la nécessité de renforcer les mesures en faveur du report modal et d'engager une transformation en profondeur des pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour maîtriser la demande de transports ;

Note que la réponse aux enjeux de réindustrialisation et d'aménagement du territoire peut contribuer à réduire les besoins de transport ;

Souhaite que l'engagement sur la fin de vente des voitures thermiques conventionnelles soit inscrit dans la loi et assorti de mesures d'accompagnement pour l'ensemble des publics (particuliers et entreprises) et à un horizon compatible avec l'Accord de Paris ;

Rappelle que ces efforts doivent prendre en compte les délais d'adaptation des acteurs et des secteurs, ainsi que leur capacité contributive et la contrainte budgétaire ;

Invite le Gouvernement à présenter de façon claire l'articulation des objectifs et actions relevant des différentes stratégies liées à la présente loi, avec les stratégies ou plans d'action thématiques (notamment vélo, fret) et avec les mesures incitatives et fiscales relevant des lois de finances.

*

*

*

S'agissant de la gouvernance des mobilités et du droit à la mobilité, le CNTE :

Salue l'objectif d'amélioration de la gouvernance des mobilités en clarifiant les compétences et en assurant la couverture de l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices des mobilités, qui devront répondre à la nécessité de mobilité décarbonée de la population ;

Attire l'attention sur la nécessité de définir une « feuille de route » et des outils d'accompagnement pour les collectivités, destinés à faciliter la prise en compte des objectifs de lutte contre la pollution de l'air, de lutte contre le changement climatique, de report modal, de droit à la mobilité pour tous et de lutte contre les inégalités d'accès par les autorités organisatrices de la mobilité ;

Souligne l'attention à accorder aux territoires ruraux afin de permettre le développement d'offres alternatives à la voiture individuelle dans ces territoires au travers des plans de mobilité rurale ; ces « PDMR » doivent intégrer, le cas échéant, l'usage des petites lignes ferroviaires pertinentes pour le service régulier de voyageurs et également efficace dans le cadre d'un plan de développement du fret participant au report modal des marchandises ;

Précise que, si l'échelle intercommunale retenue dans la loi est pertinente, celle-ci doit cependant être accompagnée de concertations régionales et interrégionales et de consultations de la population ;

Insiste pour que la question de la maîtrise de l'étalement urbain et de ses impacts soit réellement prise en compte dans les politiques de planification, notamment au niveau de la réalisation de nouvelles implantations de zones d'activités commerciales et industrielles, génératrices de mobilités, et prend note de la prise en compte par les « plans de mobilité », des déplacements professionnels ou de ceux liés à la formation et à l'insertion professionnelle ;

Salue la création du comité des partenaires tout en appelant à ce qu'une plus grande place soit accordée à la société civile, aux associations de protection de l'environnement et aux partenaires sociaux dans ce comité ;

Propose de doter les comités des partenaires, d'une compétence pour mener à bien une mission annuelle d'analyse des performances de l'investissement des versements transports ;

Insiste sur la nécessité d'accompagner, à travers notamment la généralisation du forfait mobilité durable, les Français dans leurs déplacements quotidiens domicile-travail, pour mettre sur un pied d'égalité les différents modes de déplacements et ainsi encourager les alternatives à la voiture individuelle ;

S’agissant du soutien et de l’encadrement de l’ouverture des données, des expérimentations et des nouveaux services de mobilité, le CNTE :

Note les nombreuses mesures visant à exploiter le numérique afin d’accélérer l’innovation et le développement de nouveaux services de mobilité ;

Souligne que ces nouvelles technologies vont bousculer les organisations du travail en amont et en aval des prestations de mobilités ;

Souligne l’importance des politiques de formations pour accompagner les salariés, maintenir leurs compétences, leurs qualifications, leurs savoir-faire et leurs emplois afin de maintenir et développer le tissu industriel et les bassins d’emploi existants ;

Note la grande incertitude attachée aux modèles économiques sous-jacents à ces nouveaux services et appelle à mieux prendre en considération les enjeux d’égalité de traitement face aux nouveaux services numériques et à accélérer la couverture des « zones blanches » de connexions avec les réseaux ;

Rappelle que le principe fondamental de protection de la vie privée et de la propriété intellectuelle doit être une préoccupation centrale en matière de données individuelles.

S’agissant de la réduction de l’impact des mobilités sur la santé et l’environnement, le CNTE :

Salue l’importance accordée au développement des mobilités actives ainsi qu’aux modes de transport collectifs, partagés et favorisant notamment l’usage du vélo ;

Insiste sur la nécessité de traduire l’impératif du report modal en transport de marchandises et de voyageurs, dans la programmation des investissements dans les infrastructures de transport, compte tenu de l’absence de dispositions effectives en faveur de ce report modal dans la loi elle-même ;

Propose que les gestionnaires d’infrastructures soient soumis à des obligations de proposer des offres de transports cohérentes avec les capacités des réseaux d’infrastructures, associées à une obligation de résultat ;

Rappelle la nécessité d’intégrer les zones blanches du territoire dans les réseaux de recharge électrique ;

Rappelle l’obligation de desserte fine des territoires par des modes de transports s’inscrivant dans la stratégie de transports décarbonés et d’amélioration de la qualité de l’air ;

Salue la prise en compte de la nécessité d’établir un cadre social pour les nouveaux services de mobilité, fondé sur la concertation locale et régionale ;

Rappelle que des solutions industrielles adaptées peuvent répondre aux objectifs de réduction des impacts des transports et qu’il convient de les conforter ;

Rappelle que les transports maritimes et aériens contribuent significativement aux émissions polluantes et de GES ;

S'agissant des orientations et programmes d'investissement des infrastructures et systèmes de transports dans les dix prochaines années, le CNTE :

Note en particulier que les bilans *ex-post* fixés par la LOTI tardent souvent à être produits et propose que des dispositions permettent le recours à un tiers, à la charge du maître d'ouvrage, en cas de défaillance de ce dernier à les réaliser dans le délai fixé par le Code des transports ;

Propose de renforcer l'évaluation *ex-ante* de l'efficacité des investissements de transports au regard des engagements climatiques, comme des objectifs de santé publique et de biodiversité et recommande d'interdire tout engagement de réalisation pour de nouvelles infrastructures en l'absence de consultation de la population et d'analyses *ex-ante* des infrastructures existantes et de leur gestion ;

Rappelle l'importance de garantir la pérennité du financement des infrastructures, en respectant le principe d'iso-fiscalité pour les entreprises et les usagers, et en assurant les ressources de l'AFITF par l'affectation de recettes fiscales existantes. Sur ce point, les représentants des ONG et des salariés recommandent de suivre l'avis du COI en mettant fin aux exonérations ou remboursements de taxes accordés à certains carburants ou usages sectoriels, qui affaiblissent les recettes et constituent des subventions dommageables, contraires à l'objectif d'internalisation des coûts externes. Le collège des employeurs rappelle la nécessité de compenser toute augmentation de la fiscalité écologique par une baisse de la fiscalité sur le travail pour que la loi d'orientation reste à iso-fiscalité ;

Recommande de prendre en compte les possibilités de développement d'une offre de transport alternatif et des impacts sur les différentes catégories d'usagers, dans l'éventualité d'une montée en charge des redevances d'usage ;

Propose d'élaborer une évaluation consolidée aux plans territorial et national du versement transports à la faveur de sa transformation en versement mobilités et souligne qu'il existe des gisements d'optimisation dans l'offre et l'infrastructure de transport existante. Les représentants des entreprises appellent l'attention sur leur souhait d'une répartition plus équilibrée du financement de la mobilité des salariés. Les représentants des salariés souhaitent un élargissement des contributions au versement transport en raison des besoins de développement de mobilités alternatives aux véhicules individuels ;

Souligne la nécessité d'une évaluation du gisement de décarbonation par les carburants alternatifs, incluant les phases amont et aval et appelle au développement des approches de performance de l'usage des réseaux de transports ;

Propose de faire évoluer la gouvernance du COI pour impliquer les organisations de la société civile, les partenaires sociaux et représenter les intérêts socio-économiques et environnementaux dans le suivi de la programmation des investissements ;

Suggère que l'exposé des motifs ne vise pas la section transfrontalière du projet dit « Lyon-Turin » compte tenu des débats juridiques en cours en matière de consultation du public.

*

*

*

Souligne que l'ensemble des défis de la mobilité ne relève pas nécessairement du domaine de la loi et appelle à la fois à une vérification du suivi de l'application des dispositions législatives retenues et à un prolongement des actions et des réflexions, au-delà du seul cadre législatif ;

Souligne que les spécificités des Outre-Mer devraient faire l'objet d'un travail approfondi notamment sur certaines thématiques particulières (déploiement de l'hydrogène, prix des carburants, monopole des contrôles techniques) ;

Suggère qu'une feuille de route permette d'intégrer les impacts des transports aériens, maritimes et fluvial ainsi que les actions engagées dans ces secteurs (Assises du transport aérien, mesures engagées dans le cadre de l'OMI notamment pour le transport maritime).

Résultats détaillés du vote de l'avis

« Pour »	Régions de France (2)
23 votes	Assemblée nationale (2)
	CFTC (1)
	CFDT (2)
	FNE (1)
	FNH (1)
	LPO (1)
	H&B (1)
	Les Amis de la Terre (1)
	WWF (1)
	RAC (1)
	Surfrider (1)
	CLCV (1)
	UNAF (1)
	ESS France (1)
	CNAJEP (1)
	CFEEDD (1)
	FNC (1)
	FNPF (1)
	AdCF (1)

« Contre »	-CGT (2)
2 votes	

« Blanc »	CFE-CGC (1)
10 votes	FNSEA (2),
	CPME (2)
	MEDEF (3)
	U2P (1)
	AMF (1)

Avis certifié conforme par la commissaire générale au développement durable