



Partout où la nature
a besoin de nous



QUE POURRAIT-ON FAIRE DE MIEUX AU-DELA DU « GRENELLE »

Conférence i-Trans SIFER
Lille
26 MAI 09

Michel DUBROMEL
Transports et Mobilité Durables
France Nature Environnement



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

- Fédération des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (APNE)
- Membre de plusieurs fédérations européennes :
 - Bureau Européen de l'Environnement (BEE)
 - Transports et Environment (T&E)
- Une fédération qui regroupe plus de 3 000 associations



LES RESULTATS DU GRENELLE

- Un changement drastique de stratégie dans les transports
- « le paradigme actuel doit être abandonné pour une logique de développement intégré, multimodale »



IMPACT DE LA CRISE

- La crise économique
 - Des financements moins disponibles
- La crise écologique
 - Une urgence à agir
 - Nécessité d'une vision à moyen et à long terme



LE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

- Une articulation nécessaire avec les schémas régionaux
 - Risque de pérenniser les infrastructures routières régionales en projet
- Une volonté politique pour donner une vision à long terme
 - Infrastructures ferroviaires nécessitent une programmation à long terme
- Pas de politique cohérente pour les transports de marchandises
 - Nécessité de favoriser investissements dans le ferroviaire



LA MISE A NIVEAU PREALABLE DU RESEAU FERROVIAIRE CLASSIQUE EXISTANT

- La mise à niveau du réseau permet une réponse immédiate aux demandes de transport ferroviaire (voyageurs et marchandises)
 - Pas de consommation supplémentaire de territoire
- Engagements successifs de l'Etat aux côtés des Régions
 - FNE demande la réalisation d'un investissement adapté et régulier (conclusions audit EPFL) permettant la pérennisation du réseau et la réduction à moyen terme des coûts de maintenance



DOUBLER LE RESEAU DE LIGNES A GRANDE VITESSE

- Nécessite des financements importants
- Entraîne de nouvelles consommations de territoires :
 - Évaluation de l'impact sur les milieux
 - Nécessite des études préalables



AUGMENTATION DE LA PART DU FRET FERROVIAIRE + 25% A ECHEANCE 2012

- Offre de transport ferroviaire reste insuffisante
- Déclarer le « transport ferroviaire » d'intérêt général
 - Financement du transport ferroviaire pour la desserte des territoires
- Préparer l'objectif à long terme : 25% de fret non routier à échéance 2022
 - L'État doit permettre aux opérateurs ferroviaires d'atteindre cet engagement : financement, réglementation.



DES MESURES INCITATIVES

- Mise en place de l'éco-redevance poids lourds
 - Une source de financements pour infrastructures alternatives
 - Utiliser tous les dispositifs prévus dans la Directive Eurovignette
 - Toute exemption conduit à un manque de financement
- L'éco redevance n'est pas « la solution »
 - Elle agit comme un levier pour déclencher le transfert vers d'autres modes de transports



AU-DELA DU GRENELLE

- Afficher l'intérêt général pour le fret ferroviaire
- Inclure les investissements pour le fret ferroviaire dans tous les projets d'infrastructures ferroviaires



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

- Pour tout renseignement complémentaire sur nos activités :
www.fne.asso.fr
- Merci pour votre attention.