



**SYNTHÈSE DES TRAVAUX
DU THINK TANK DE L'URF**

Année 2014

SOMMAIRE

Séance du 14 février 2014

Économie de la route : entretien, fiscalité, coûts externesp. 3

Séance du 6 juin 2014

Sécurité routièrep. 9

La route en France – Chiffres 2014p 18

Séance du 10 octobre 2014

Économie circulairep. 19

Séance du 5 décembre 2014

Évolution des véhicules de transport de marchandises.....p. 25

Liste des membres du Think Tank.....p 30

Présentation de l'URFp 31

14 février 2014

ÉCONOMIE DE LA ROUTE : ENTRETIEN, FISCALITÉ, COÛTS EXTERNES

Invités :

- Michel Labrousse, chef de la mission d'appui du réseau routier national
- Jean-Claude Paravy, Secrétaire général de l'AFITF
- Guillaume Sainteny, Maître de conférences à l'École Polytechnique

Les crédits budgétaires consacrés au réseau routier national en 2014 connaissent une légère diminution par rapport à 2013 (-0,6 % pour les autorisations d'engagement et -0,3 % pour les crédits de paiement) ; si on regarde 2013 par rapport à 2012, les autorisations d'engagement avaient légèrement augmenté (+2,3%), alors que les crédits de paiement diminuaient (-0,3%).

Au titre de l'entretien préventif des chaussées, les moyens alloués en 2014, 2013 et 2012 sont globalement constants en autorisations d'engagement et diminuent tous les ans de 2% en crédits de paiement: ils permettront d'assurer le même taux de renouvellement en 2014 qu'en 2013 et 2012 soit 4 %.

L'entretien courant (travaux curatifs) de l'infrastructure routière est resté globalement constant en AE et CP sur 2012, 2013 et 2014.

→ Présentation d'Yves Crozet

Constat sur la période 2008-2013: choc conjoncturel, crises, échecs

- ❖ 2008 : du choc pétrolier au choc financier
- ❖ Baisse durable des ventes de Véhicules particuliers et de poids lourds
- ❖ Baisse des trafics poids lourds sur autoroute
- ❖ Échec de l'écotaxe et contraintes sur les budgets publics (dont AFITF)
- ❖ Faible succès de la voiture électrique ou hybride
- ❖ Dégradation du réseau routier
- ❖ Croissance économique nulle de 2008 à 2013

Pourtant malgré ce constat, la route reste le vecteur dominant de la mobilité que cela soit pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

Parallèlement, la baisse de certains coûts (matériels, services...) n'empêche pas la hausse du prix payé par l'automobiliste pour l'usage du réseau routier : taxes et péages mettent à mal le principe de gratuité.

Économie de la route en chiffres :

La route: coûts et recettes

(Comptes Transport de la nation 2011, Vol. 2)

o Les coûts

- o Environnement
 - o 13,57 Mds
 - o C02 4,47
 - o Pollution 7,1
 - o Bruit 2
- o Insécurité
 - o 14,7 Mds
- o Usage infra (coût marginal) 5,52 Mds
- o **Total = 33,7 Mds**

o Les recettes

- o TICPE 22,6 Mds
- o Péages 7,5 Mds
- o C. Grises 1,9 Md
- o T/Assurance 0,95 Md
- o T/Véh. Société 1,09Md
- o Taxe à l'essieu 0,17
- o **Total = 34,2 Mds**

Focus : l'exemple des Poids-Lourds

Les paiements ne sont pas en relation avec les coûts. Les péages autoroutiers des PL s'élevaient à 2,3 milliards d'euros par an. En rapportant les montants à la tonne-kilomètre, on trouve que sur les autoroutes concédées, le transport de marchandises paye 3,50 centimes d'euro par TK alors que les coûts externes (hors coût de congestion) s'élevaient à 1,71 centime d'euro par TK. Le problème à résoudre n'est pas d'accroître sensiblement la taxation du transport routier de marchandises, mais de mieux ajuster les redevances aux coûts.

Transports et le financement de la mobilité

Les services de transport et les réseaux d'infrastructures sont gourmands en dépenses publiques. Or la contrainte budgétaire est forte sur les finances publiques, ce qui conduit à un redoutable effet de ciseaux : les besoins de financement sont croissants alors même qu'il est de plus en plus difficile de trouver des recettes fiscales. Ce déséquilibre caractérise peu ou prou tous les modes de transport, les LGV comme les routes et autoroutes, les transports collectifs (TC) urbains comme les voies navigables ou les trains régionaux (TER).

Nous ne pouvons plus compter sur l'éco-redevance poids lourds et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) doit même payer les indemnités de la société Écomouv'. Face au rationnement qui s'annonce, une nouvelle réflexion s'impose sur le financement et la tarification de la mobilité, mais aussi sur les coûts et la productivité des services de transport subventionnés. Cela mène à quelques révisions déchirantes qui conduisent à une approche radicalement nouvelle : la fin du « toujours plus » !

Cette nouvelle donne se résume ainsi : les utilisateurs des infrastructures et des services de mobilité doivent à l'avenir contribuer plus largement à leur financement.

Pour cela, il est préférable de substituer progressivement des redevances (vignette, péages...) aux taxes. Par ailleurs, les services de transport collectif doivent dégager des gains de productivité qui permettront d'économiser l'argent public. Dans les domaines où les subventions publiques sont importantes, les prix doivent augmenter et les coûts doivent diminuer.

→ Présentation de Guillaume Sainteny, Maître de conférences à l'École Polytechnique

Guillaume Sainteny, auteur du livre « Plaidoyer pour l'écofiscalité » (janvier 2013), s'attache dans ses travaux à passer au crible les exemptions de taxes et les subventions sur les énergies fossiles, les transports ou encore le logement, suivant qu'elles ont un impact négatif, positif ou mixte sur le respect de l'environnement.

Beaucoup de chiffres manquent, notamment ceux des collectivités locales, déplore Guillaume Sainteny, qui appelle à plus de transparence. Selon ses calculs, la masse des subventions à impact négatif peut être estimée à plus de 35 milliards d'euros en France, c'est-à-dire trois fois plus que les aides favorables à l'environnement. Le même ratio existerait d'ailleurs entre les budgets R&D consacrés aux technologies polluantes et aux cleantech. Autrement dit, le système « encourage les anciens secteurs et retarde l'essor des nouvelles technologies ».

Taxer la pollution et les pratiques et comportements néfastes à l'environnement plutôt que le capital et le travail... Une idée simple à première vue, mais permettant à la fois de lutter contre le changement climatique et la dégradation de notre environnement et de réduire le déficit de nos finances publiques.

En raisonnant par l'absurde, si le but est de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État, l'idéal serait que chacun pollue le plus possible.

Selon Guillaume Sainteny, la fiscalité française continue de favoriser la dégradation de la biodiversité, l'étalement urbain ou les transports routiers.

Guillaume Sainteny livre aussi des pistes pour « écologiser » la fiscalité française, en fixant à la fois des objectifs (mieux prendre en compte les « externalités », rendre la fiscalité incitative à l'économie de l'espace, permettre la rémunération des « services écosystémiques » par des redevances, etc.) et des moyens.

La redevance poids lourds, qu'on appelait à tort une « écotaxe », consistait à faire le constat unanimement reconnu, à savoir que le transport routier - tout à fait utile en lui-même -, ne paie pas l'intégralité de ses coûts sociaux et environnementaux. Donc c'est la collectivité, que ce soit les départements, les régions, les communes, l'État ou les autres consommateurs, qui paient une partie de ces coûts.

Cette redevance avait pour but de faire en sorte que le transport routier paie mieux les coûts qu'il cause à la société : la dégradation des routes, la pollution de l'air, les accidents, la pollution de l'eau, le bruit, etc.

Et en renchérissant légèrement ce transport routier, de favoriser un report de fret routier - puisque le transport passager n'était pas concerné - sur le rail et sur la voie d'eau, qui sont en chute libre, comme on le sait, en France depuis assez longtemps.

Ils sont eux, beaucoup plus sinistrés que le transport routier, et constituent aussi des modes de transport moins défavorables à l'environnement. Le premier objectif de l'écotaxe était donc d'adresser un signal « prix ».

→ Présentation de Jean-Claude Paravy, Secrétaire général de l'AFITF

Constat

Baisse tendancielle des investissements dans les infrastructures de transport et d'importants projets à financer. La réflexion s'est peu à peu structurée, jusqu'à aboutir à la création de l'AFITF par décret fin 2004 (l'agence est opérationnelle en 2005).

L'AFITF aux origines se veut être un outil de la politique intermodale du Gouvernement. De fait, ses revenus sont quasi uniquement issue de l'économie de la route pour un programme portant à contrario à 70 % sur des actions/financements non routiers (dominante ferroviaire).

2005 : Évolution de l'AFITF

⇒ Redéfinition de ses ressources :

- ❖ Renforcement d'une partie pérenne mais peu dynamique et ajustement par une subvention d'équilibre
- ❖ Apport en fonds propres : dotation exceptionnelle de 4 mds€ issue de la privatisation, en compensation de la perte des dividendes

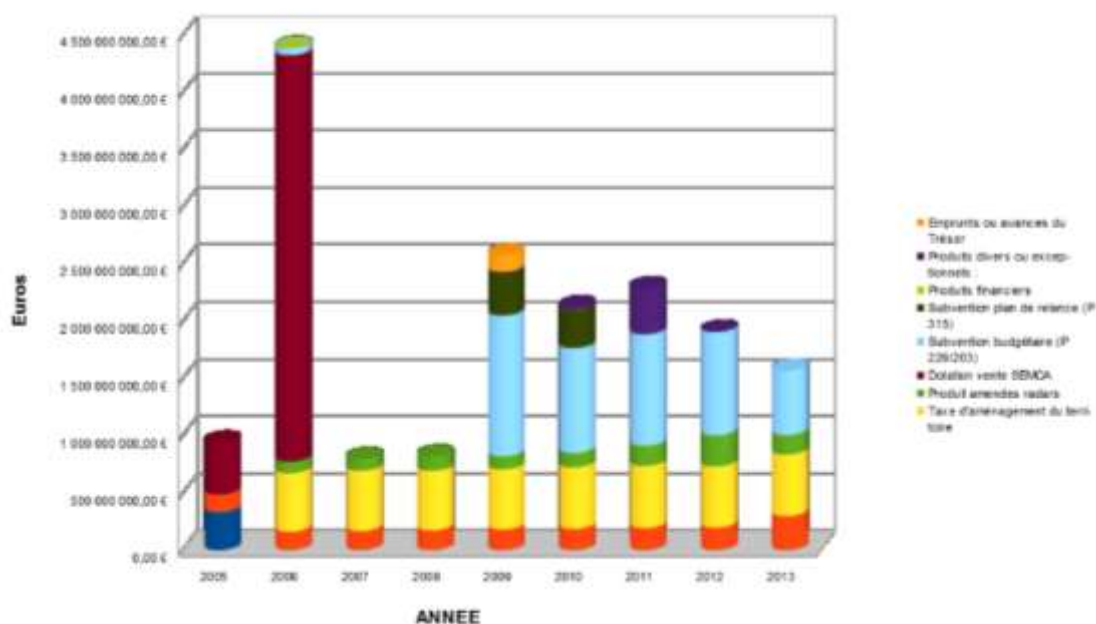
⇒ Élargissement du rôle de l'AFITF au financement :

- ❖ Des CPER 2000 - 2006 (contrats de plan État - Régions)
- ❖ Des nouveaux contrats de projets État - Régions 2007 - 2013
- ❖ Progressivement des contrats d'itinéraires routiers, des subventions pour les transports collectifs... et de tout programme lié aux infrastructures de transport terrestres, fluviales ou maritimes

L'AFITF aujourd'hui :

On observe un « recentrage » des transports sur l'objectif de développement durable. À cet égard, l'AFITF fut un outil au service du « Grenelle de l'Environnement » (2008-2011) puis de la « transition écologique » (à partir de 2012).

Évolution des recettes de l'AFITF (2005-2013) :



Les dépenses routières (RRN) (2013-2014) :

	Engagements		Paiements	
	Budget général	AFITF	Budget général	AFITF
OPER, PDMI ...		276 M€		336 M€
Opérations spécifiques (L2, RCEA...)		819 M€		45 M€
Sous-total développement des infrastructures	0 M€	1 095 M€	0 M€	381 M€
Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	113 M€		113 M€	
Entretien courant, exploitation et viabilité hivernale	134 M€		134 M€	
Régénération RRN		110 M€		106 M€
Réhabilitation des ouvrages d'art	42 M€		42 M€	
Mise aux normes des tunnels routiers		63 M€		132 M€
Opérations de sécurité (SURE)		22 M€		17 M€
Immobilier, radios et matériels techniques	28 M€		34 M€	
Equipements dynamiques d'exploitation : investissement		50 M€		25 M€
Equipements dynamiques d'exploitation : maintenance	18 M€		18 M€	

En régime « de croisière » différentes remarques à formuler sur les dépenses de l'AFITF :

- Un volet routier stable dont le poids relatif était appelé à décroître (< 800 M€/an)
- Un volet alternatif à la route en croissance (1 200/1 700 M€/an)
 - ✓ Dominante ferroviaire forte
 - ✓ Volets fluvial et portuaire confortés
 - ✓ Développement des transports collectifs relancé

Focus : AFITF et financement de la route

S'agissant de son **budget 2014**, l'AFITF fait plus que préserver l'essentiel en terme de moyens de paiement pour faire face aux engagements contractés : 704 M€ (contre 664 en 2013). **A moyen terme**, la priorité sera donnée au réseau existant qui restera un point fort et incontournable. **A plus long terme**, il s'agira pour l'AFITF de sanctuariser un budget autour de 2,5 Mds € (scénario 2 rapport Mobilité 21) pour sécuriser des interventions routières à hauteur de 700/800 M€.

→ Présentation de Michel Labrousse, chef de la mission d'appui du réseau routier national

Depuis 1992, les politiques publiques en matière de RRN s'orientent ainsi :

- ❖ Hiérarchisation du réseau au sens de l'entretien (trafics, niveaux de service, climat) / hiérarchisation des priorités
- ❖ Objectifs d'efficacité financière de l'outil de production (60% chaussées et OA; 40% dépendances)
- ❖ Organisation des compétences en ingénierie de l'entretien et de l'exploitation

Parallèlement, des outils d'évaluation sont instaurés : IQRN et IQOA

Les enjeux liés à l'économie de la route et l'entretien du réseau :

- ❖ État : les routes = 250 milliards d'euros
- ❖ C'est la moitié de la valeur du patrimoine national de l'Etat
- ❖ Coût de l'entretien curatif : de 1 à 20 fois le coût de l'entretien préventif

Avec la raréfaction des budgets, au niveau des dépenses d'entretien, la priorité est donnée à ce qui est « visible ».

Nouvelles approches et exemples d'actions en cours :

- ❖ GEPUR : étude IDRRIM sur la gestion et entretien du patrimoine urbain et routier
- ❖ GEDI: étude de faisabilité / projet national de GEStion Durable des Infrastructures

SECURITÉ ROUTIÈRE

Invités :

- Laëtitia Hooghiemstra, 40 Millions d'automobilistes
- Pascal Lerideau, 3M France et Syndicat des équipements de la route : le rôle de la signalisation et des équipements de la route dans la sécurité
- Svitlana Mikhalyeva, Michelin

Les chiffres de la sécurité routière ont révélé une hausse des tués de 3,7 % en 2014 et le baromètre d'Axa Prévention confirme que les automobilistes roulent aujourd'hui moins bien.

Il s'agit d'un thème très sensible renvoyant bien souvent à des controverses. Il aborde des enjeux très collectifs et publics car il touche aux personnes privées.

→ Présentation de Jean-Jacques Azuar : Faits & Chiffres de la sécurité routière

État des lieux Sécurité Routière issue des résultats de « Faits & Chiffres 2013 & 2014 »

Bilan de l'accidentologie				
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2013	56 812	3 268	70 607	25 966
Année 2003	90 200	6 058	115 900	26 200
Année 1972	274 500	18 113	366 300	99 800

2003/2013	1,6	1,85	1,6
2003/1972	4,8	5,5	5,2

Évolution illustrée par les chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

- 1972 : 18.000 morts
- 2013 : 3.268 morts
- Soit une division par 5,5 alors que le trafic a été multiplié par 3 dans l'intervalle

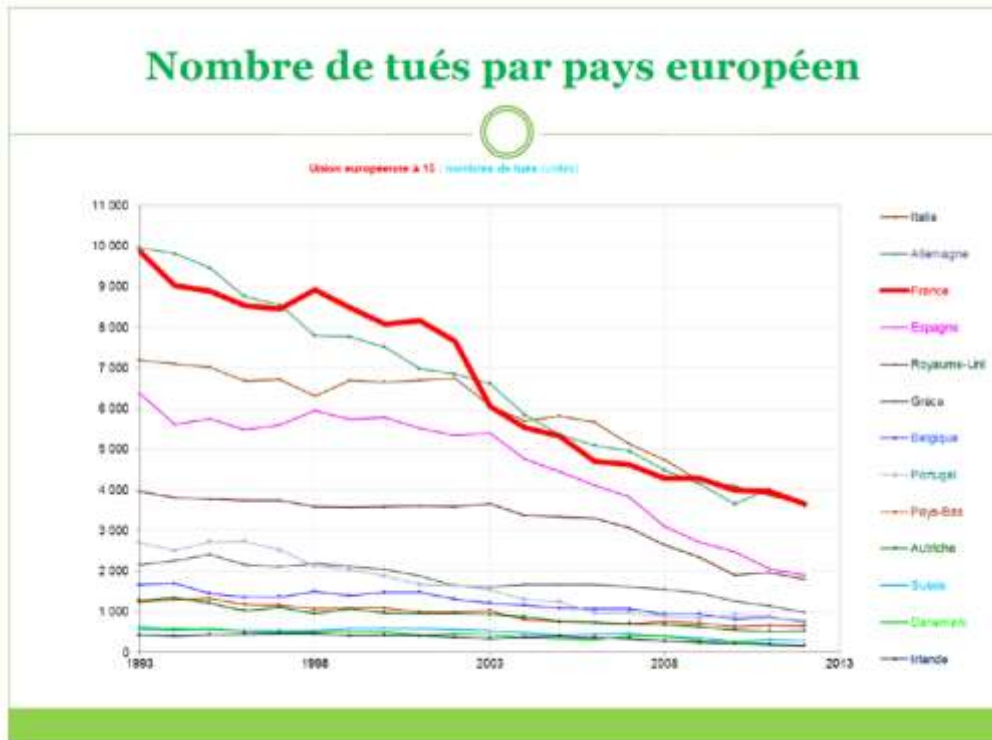
Cartographie de l'accidentologie

- 70 % des accidents en milieu urbain
- 72 % tués en zone rurale
- Victimes par catégories d'usagers : 50 % des décès concernent des véhicules particuliers (VP)
- Facteurs clés : vitesse et alcool (pour 29% des cas)

L'évolution en matière de sécurité routière est marquée par :

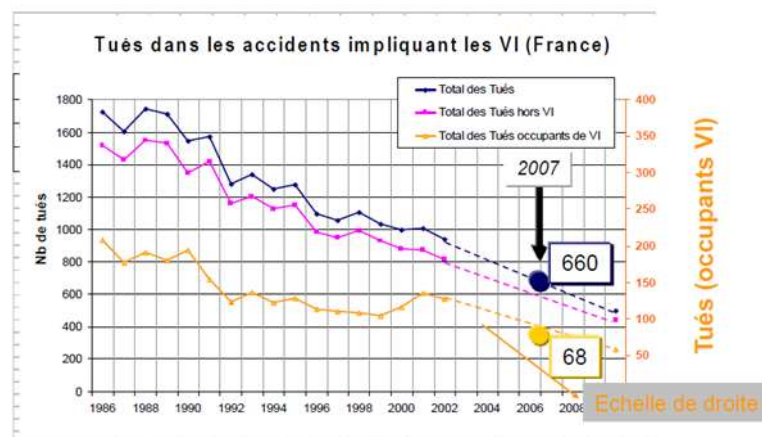
- Une forte décroissance des victimes VP
- Une stabilité pour les motos
- Accidentologie des poids lourds a été divisée par 3

La mortalité routière comparée en Europe



→ Présentation de Bernard Favre : Poids lourds et sécurité routière

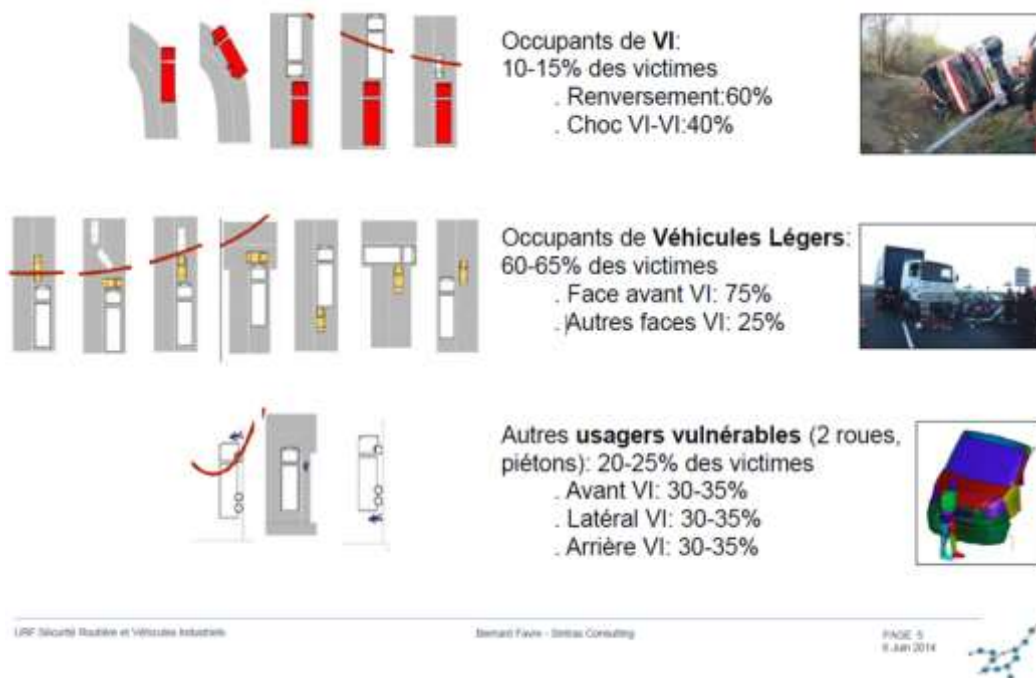
Accidentologie des véhicules industriels :



Les accidents impliquant les véhicules industriels représentent **de l'ordre de 15%** des accidents routiers (en termes de victimes). Ils ont vu leur décroissance se poursuivre à un rythme soutenu ces dernières années.

Sur la durée, on observe une baisse de l'accidentologie des PL qui accompagne du mouvement général de déclin de la mortalité sur la route. Elle représente 15% des accidents routiers en termes de victimes.

Typologie des victimes et des accidents :



Les véhicules industriels ont été progressivement dotés d'un ensemble de technologies et de systèmes permettant:

- D'améliorer leur sécurité primaire (ou active) (freinage, ralentissement, comportement routier, ergonomie...)
- D'améliorer leur sécurité secondaire (ou passive) (protection du chauffeur et des autres usagers de la route)
- D'améliorer l'efficacité des interventions en cas d'accident (sécurité tertiaire)

Les développements actuels se poursuivent dans une démarche de « sécurité intégrée »:

- Elle s'adresse à l'ensemble des «acteurs» c'est-à-dire au conducteur(s)/véhicule(s)/infrastructure/environnement
- Elle est «interactive», à l'ère du véhicule automatique et connecté

S'agissant des véhicules « électroniques » il n'est dès lors pas possible de décrypter les raisons de l'accident. Globalement, l'intégration des technologies dans un contexte systémique associant véhicules, infrastructures, et usagers, permet de poursuivre efforts vers la vision «zéro victime».

Deux catégories d'usagers sont de plus en plus vulnérables : les deux-roues et les piétons.

Différentes approche de la sécurité routière :

- ❖ Sécurité primaire : éviter l'accident
- ❖ Sécurité secondaire : limiter les conséquences de l'accident
- ❖ Sécurité tertiaire : intervention après l'accident

Carlos Ghosn a annoncé pour 2018 les premiers véhicules totalement automatiques. Pour autant, le législateur ne semble pas encore prêt à une telle évolution. Elle interroge sur la relation « Homme/machine ».

Cependant de plus en plus, les technologies automatisées viennent au soutien du conducteur dont les réactions sont faillibles. C'est le cas par exemple avec le freinage d'urgence réaction qui est davantage fiable.

→ Présentation Jean-Pierre Orfeuill : Risque routier et victimes graves des accidents

Routes et rues sont des infrastructures partagées par différentes catégories d'usagers, avec des vulnérabilités différentes. Le risque routier résulte de deux types de stratégies : des stratégies de prévention et des stratégies de précaution :

- Les **stratégies de prévention** visent à obtenir la meilleure conduite possible (pas d'alcool, de drogues, vitesses adaptées...) des usagers d'un mode donné, et leur meilleure protection (ports de ceinture, casque, sécurité des véhicules, etc.). Elles s'expriment sous la forme de norme définies par les pouvoirs publics et de risque de sanction lorsque ces normes ne sont pas respectées. C'est de ces stratégies dont on parle quand on parle de « politiques de sécurité routière ».
- Les **stratégies de précaution** sont des actions mises en œuvre volontairement par les personnes pour s'exposer, ou exposer le moins possible leurs proches, au risque. En bref, elles se caractérisent par une tendance à choisir le mode le moins vulnérable, même lorsqu'il est plus coûteux ou plus lent, ou moins « écologique ».

Évolutions observées :

- **Des années 60 au milieu des années 90**, les stratégies de précaution ont renforcé l'effet des politiques de sécurité routière dans la baisse des accidents : on comptait chaque année moins d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers des deux-roues motorisés).
- **Depuis la fin des années 90**, c'est plutôt l'inverse qui se produit. Le symbole en est la forte croissance de l'usage des deux-roues, motorisés ou non.

Décès accidentels et circulation des piétons, cyclistes, usagers de deux-roues à moteur et voitures de tourisme : 1994-2008

	Tués	Tués/ milliard de passager-km					% des distances parcourues				km total (milliards de km)
		Risque ensemble	VP	2RM	Vélo	Marche	VP	2RM	vélo	marche	
1994	8721	15,84	11,0	286,9	87,9	86,0	95,88	0,87	0,71	2,54	550,7
2008	3853	6,10	3,7	130,8	27,4	36,3	95,45	1,31	0,85	2,39	631,6

Les écarts de risque au milliard de km parcouru (de 3,7 à 131 !) sont considérables, si bien que de très petites variations dans le partage modal peuvent produire de grands effets sur le nombre de morts.

Ce phénomène est majeur au regard des évolutions attendues :

- ❖ Des croissances d'usagers vulnérables appelées à se poursuivre
- ❖ Un renforcement des écarts de risque avec la prise en compte programmée des blessés graves
- ❖ Des écarts encore plus importants lorsqu'on s'intéresse à l'exposition au risque

Dans le contexte actuel, il y a un conflit notable entre les politiques visant à inciter au choix de modes alternatifs à la voiture (soit par effet direct par la promotion de la marche et de la bicyclette, soit par effet indirect, avec une croissance des deux roues motorisés liées aux limitations de l'usage de la voiture) et les politiques visant à la limitation du risque routier.

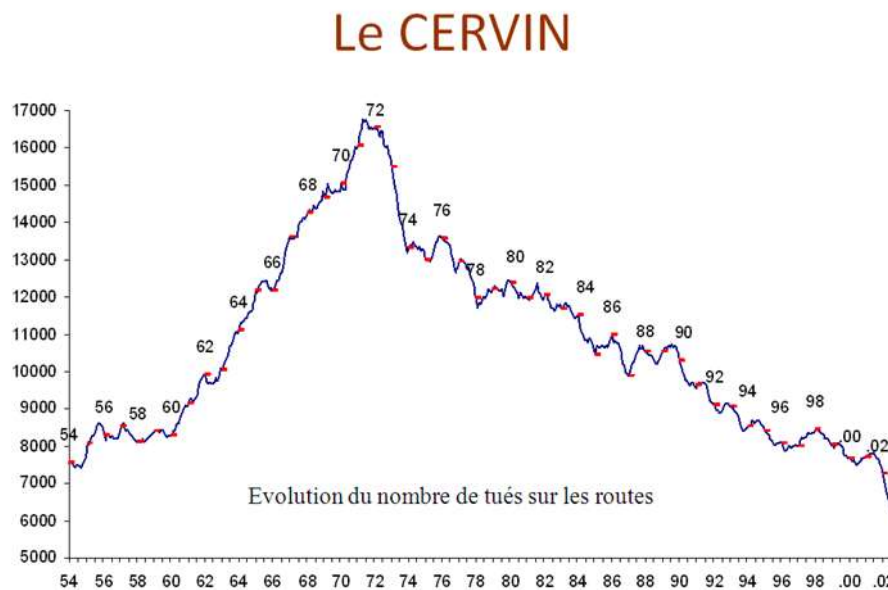
C'est une double invitation à :

- Rapprocher les cultures « environnementales » et les cultures de sécurité routière
- Inventer un véhicule nouveau (d'encombrement et de masse très inférieure à celle de la voiture, probablement électrique, beaucoup plus protecteur que les deux roues etc.)

→ Intervention d'Yves Crozet : Mortalité routière et la thèse du « Cervin »

Le nombre de tués sur les routes a augmenté puis diminué dans tous les pays développés. Le retournement de la courbe se fait pour de nombreux pays en 1972 (ou entre 72 et 74) Le phénomène est le même dans le domaine aérien, la même année... Comment expliquer ce retournement et ces concomitances ?

Le mystère du Cervin 1972 souligne notre incapacité à expliquer le maximum simultané du nombre de tués de la route dans 10 pays de l'OCDE en 1972 (et dans 4 autres, un an avant ou après).



Dans l'analyse, le ratio clé, c'est le nombre de personnes tuées ramené au volume du trafic.

La bonne question n'est pas pourquoi il y a retournement de la courbe, mais pourquoi le ratio nombre de tués/trafic diminue brutalement. Autrement dit pourquoi se réduit brutalement l'insécurité routière.

Les variables clés sont synthétisées dans une équation simple mais didactique :

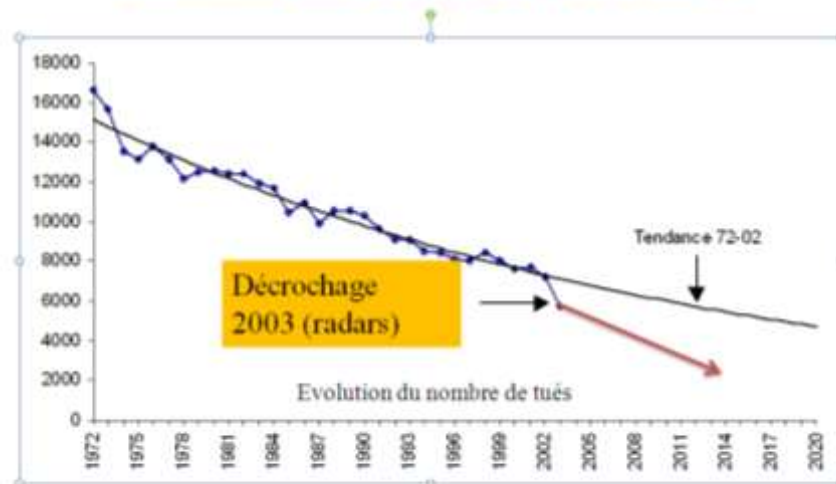
- Nombre tués = Trafic x (Nombre tués / Trafic)
- Nombre tués/ trafic = indicateur clé qui élimine l'effet trafic (crise pétrolière)

Que s'est-il passé au début des années 70 ?

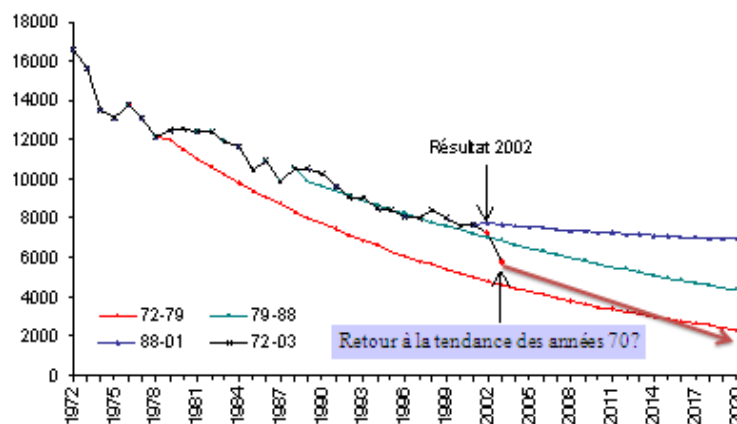
- Une baisse des vitesses (réglementation et congestion liée à l'extension du parc)
- Le port de la ceinture (1973, places avant)
- Une amélioration des véhicules (sécurité passive)
- Une amélioration du réseau routier (autoroutes)
- Une meilleure pratique (formation?) des conducteurs? Rajeunissement? Féminisation?

Le décrochage des années 2000 nous ramène aux 1970'. Le vrai mystère réside dans l'arrêt des progrès dans les années 80.

Les années 2000 Comment on fabrique un décrochage



Un décrochage qui nous ramène aux années 70 le mystère est donc celui des années 80



10

→ Présentation Bernard Jacob : Étude des quasi-accidents et des trajectoires

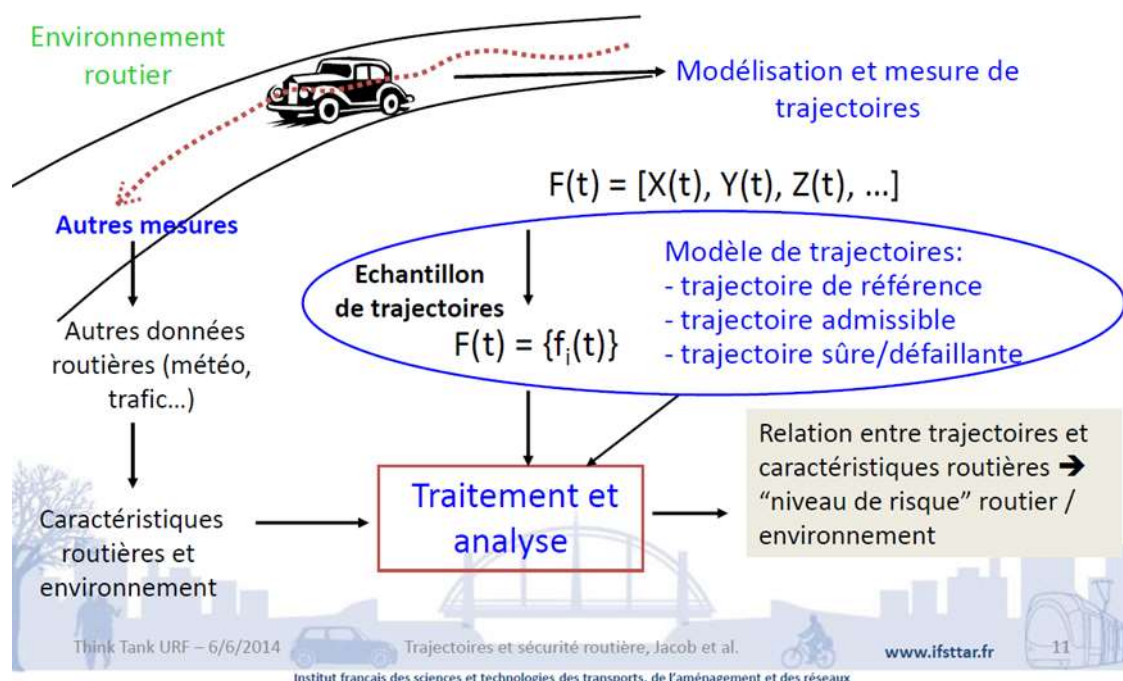
1. Enjeux Statistiques accidents et risques Objectifs et approche

Étude des trajectoires défaillantes : les enjeux

- 1,3 million de tués/an sur les routes dans le monde inégalement répartis (OCDE: 120 000, BRIC: 260-300 000, reste du monde : 900 000)
- 50 millions de blessés par an, 90% dans les pays en voie de développement
- Coûts: 65 à 100 mds \$ par an

Objectifs et approche : Identifier notamment les situations/zones/comportement à risque sans attendre les accidents graves. Il s'agit également de passer du «curatif» au «préventif».

Trajectoires : modèle et mesure



3. Conclusion

L'approche privilégiée est plutôt préventive. Construction d'observatoires de trajectoires

La trajectoire est résultat de l'interaction véhicule, le conducteur et l'infrastructure (V-I-C).

Une dynamique de prévention et alerte (\neq curatif) permettrait : des économies humaines, monétaires et environnementales.

Construction d'Observatoires de trajectoires mise en œuvre sur :

- bord de voie, embarqués, multi-capteurs + fusion données
- Statistiques sur grand nombre de trajectoires, itinéraires et points noirs (virages, intersections...)
- Études des quasi-accidents et risques, identification des causes

→ Présentation de Pascal Lerideau, Directeur des affaires réglementaires TSSD (3M France):

3M est un groupe mondial de technologies de signalisation diversifiées représentant 10% des effectifs des chercheurs.

Le groupe élabore des produits visant à simplifier la vie quotidienne de leurs clients et des utilisateurs finaux, avec notamment une gamme de solutions pour rendre la route plus sûre par exemple s'agissant de la signalisation verticale (marquage au sol, Balisage des véhicules...). Il est en cela un acteur de la sécurité routière.

Solutions pour la signalisation, l'identification et sécurité

3M Célèbre 75 ans d'innovations pour des routes plus sûres

75 Celebrating years of Safer Roads

- 3M **Inventeur** du 1^{er} panneau retro réfléchissant en 1939
- 3M **développe** les billes de verre en 1937 pour le marquage au sol
- 3M **crée** les films ScotchLite™ pour améliorer la visibilité des panneaux et Reflecto-Lite™ pour les plaques d'immatriculation dans les années 50
- Ces **technologies** ont été adaptées pour le balisage des véhicules
- Aujourd'hui : Les films Diamond Grade™ DG³ sont aussi lisibles que les panneaux éclairés

3M apporte ses solutions pour **améliorer la sécurité routière** sur les équipements de la route et le balisage des véhicules de sécurité.

3M s'engage à développer **des produits durables**, de très haute qualité et dotés d'excellentes performances, tout en **minimisant leur impact environnemental**.

3M s'engage également pour répondre aux défis du vieillissement démographique par une route durablement visible et lisible pour maintenir l'usage de la route aux personnes âgées et améliorer l'autonomie et le lien social.

→ **Présentation de Laëtitia Hooghiemstra, responsable Relations publiques de 40 millions d'automobilistes : Vision britannique de la sécurité routière**

Depuis plus de 40 ans, la France a fait de la réduction de l'accidentalité routière une priorité gouvernementale. Dans un premier temps de nombreuses opérations de communication ont été mises en place afin de permettre une prise de conscience collective puis l'adhésion des Français aux différentes évolutions législatives (limitation de vitesse et de l'alcoolémie, port du casque et de la ceinture). Ces mesures accompagnées des progrès de la technologie automobile et de la qualité des infrastructures ont permis de réduire fortement l'insécurité routière.

En 2003, l'installation des radars automatiques a été considéré comme un outil supplémentaire de sécurité routière plutôt bien accepté. Aujourd'hui, ce système fait maitre de nombreuses polémiques. Face à cette situation, l'association 40 millions d'automobilistes a souhaité ne pas se limiter à une vision franco-française en allant à la rencontre d'experts de pays européens qui ont obtenu de meilleurs résultats en terme de sécurité routière.

40 millions d'automobilistes a publié en mai 2014 un dossier intitulé « L'Angleterre, un autre modèle de sécurité routière ». Dans ce document, il est rappelé que le Royaume-Uni est en train de démonter des radars et que le Danemark a augmenté raisonnablement certaines limitations de vitesse. Consultation à partir des liens suivants :

- [Dossier](#)
- [Vidéo](#)

→ **Intervention de Jean-Marc Blosseville : Lien entre sécurité et conduite automatisée**

Des projets d'automatisation de la conduite devraient voir le jour à échéance 2018. Dans la recherche des causes d'incidents de conduite, on observe qu'il y a à l'origine des défaillances des conducteurs qui devraient disparaître avec l'émergence de système automatisés. Le système automatisé devra en effet gérer les défaillances véhicules et obstacles

→ **Présentation de Svitlana Mikhalyeva : Travaux du groupe « Mobilité connectée et sécurité routière » du Challenge Bibendum Michelin**

L'édition 2014 du Challenge Bibendum (11-15 Novembre 2014 à Chengdu - Chine) va mettre en lumière la sécurité routière comme partie intégrante de la mobilité durable.

Différents constats à relever :

- Forte croissance Le nombre des véhicules sur les routes dans les pays en développement (100 millions de véhicules/an en 2020)
- Connectivité de conducteurs (croissance du nombre de tél portables) et des véhicules
- Nombre des victimes sur la route (1,24 million de morts/an)

Quel est l'impact potentiel des technologies connectées sur la sécurité routière (positifs et négatifs)?

Objectif Michelin : Construction des recommandations fortes à destination des décideurs publics élaborée à partir d'une méthodologie claire sur l'efficacité des nouvelles technologies. Il s'agit d'une approche pluridisciplinaire et systémique

Technologies et applications connectées ne sont pas sans poser de difficultés, notamment :

- Technologiques
- Juridiques (Convention de Vienne, responsabilité)
- De la protection des données (hackers, vie privée...)

LA ROUTE EN FRANCE

— Chiffres clés 2014 —

APPORT ÉCONOMIQUE DES MÉTIERS DE LA FILIÈRE ROUTE

2,3
millions d'emplois
liés à la route, soit 10%
des emplois français



37,6
milliards d'euros
de recettes fiscales
spécifiques pour la Nation
(taxes sur carburant,
taxes sur assurances,
taxes et redevances
diverses)

13,1%
de la consommation
des ménages

13,3%
du produit intérieur
brut (PIB)

PART DE LA ROUTE DANS LES TRANSPORTS

88%
des déplacements de voyageurs (voitures et autocars)

88%
des transports de marchandises

83%
des déplacements de voyageurs
en voiture particulière

35%
des transports collectifs
terrestres de personnes



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

1 071 000 km
de réseau routier

673 000 km
de routes et de rues gérées par les communes

377 000 km
de routes gérées par les départements

12 000 km
de routes gérées par l'état (dont 7000 km d'autoroutes ou 2 x 2 voies)

9 000 km
d'autoroutes gérées par des sociétés concessionnaires

AUTOROUTES ET ROUTES À CARACTÉRISTIQUES AUTOROUTIÈRES

63%
des kilomètres
parcourus par les camions

30%
des kilomètres parcourus



8%
des accidents corporels
et des victimes

1,5%
de la longueur totale
des réseaux routiers

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Invités :

- Camille Saint Jean, chargée de mission « Économie circulaire » à l'association ORÉE
- Ariel Cabanes (Michelin)

L'économie circulaire s'oppose à l'économie linéaire. L'économie linéaire, c'est l'exploitation des matières premières, leur transformation, leur fabrication et leur consommation, sans prise en compte de la fin de vie des produits, ni de l'épuisement des ressources. Le recyclage sort l'économie linéaire de cette impasse, mais il ne suffit pas. L'émergence de nouvelles économies entraîne la raréfaction des matières premières et la croissance des cours. L'économie circulaire met les entreprises au cœur de la solution. Elles assurent leur autonomie et leur avenir par la gestion complète du cycle de vie. L'enjeu est majeur et stratégique. Elles doivent apprendre à recréer de nouveaux biens à partir de leurs anciens produits.

→ Présentation de Camille Saint Jean, chargée de mission « Économie circulaire » à l'association ORÉE : présentation générale et exemples d'actions dans le secteur de la route et de la mobilité

L'association ORÉE rassemble entreprises, collectivités territoriales, associations professionnelles et environnementales, organismes académiques et institutionnels pour développer une réflexion commune sur les meilleures pratiques environnementales et mettre en œuvre des outils pratiques pour une gestion intégrée de l'environnement à l'échelle des territoires. ORÉE s'attache à proposer des solutions concrètes en mobilisant son réseau d'adhérents :

- ✓ pour pallier les conséquences d'une croissance aveugle de l'économie au détriment de l'environnement, de manière à mettre en cohérence économie et écologie.
- ✓ pour réduire les inégalités environnementales, facteur aggravant des inégalités sociales.

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE EN 7 AXES



La vision d'ORÉE



Exemple d'actions dans le secteur de la route et de la mobilité :

Serge Ferrari, fabricant et distributeur de produits textiles, a mis au point un procédé de recyclage, appelé Texyloop®, pour réduire l'empreinte environnementale des toiles polyester enduites de PVC.



Utilisation de broyats de déchets conchyliques pour remplacer le calcaire utilisé pour dessiner les bandes blanches des routes



Les freins et leviers identifiés pour le déploiement d'actions en faveur de l'économie circulaire :

Facteurs techniques	Facteurs réglementaires	Facteurs humains
Distance/proximité entre les acteurs	Le Droit à l'expérimentation	Formation et prise de conscience
Qualité/quantité/continuité des flux échangés ou mis en commun	Réglementation sur les déchets	Esprit de confiance et de collaboration / Partage d'informations
Investissements et intérêts économiques	Intégrer l'écologie industrielle et territoriale dans les outils d'urbanisme, d'aménagement et de planification du territoire	Anticipation des relations entre acteurs
Délais de mise en œuvre des actions et de résultats		Réseaux préexistants
		Concertation et animation continue



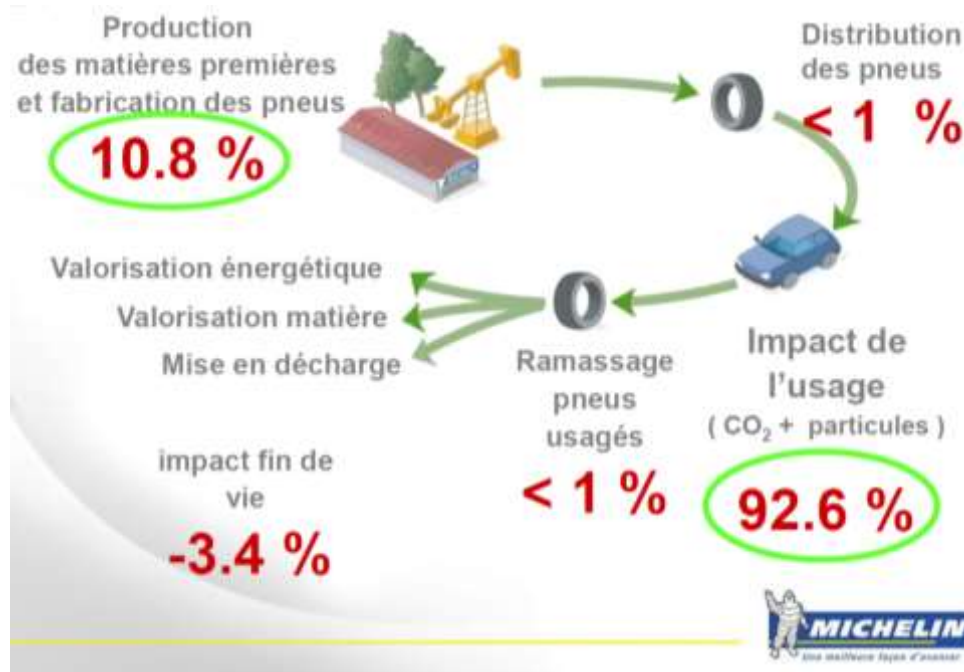
→ Présentation d'Ariel Cabanes : la démarche économie circulaire du groupe Michelin

Si l'échelon local est important les enjeux s'agissant des matières premières s'inscrivent dans une logique mondiale. L'environnement est un sujet majeur, mais il ne peut se concevoir sans l'émergence de business model.

Les enjeux de mobilité selon Michelin sont multiples. La mobilité doit être :

- ✓ plus sûre
- ✓ plus propre
- ✓ plus efficace
- ✓ plus agréable

Analyse du cycle de vie d'un pneu :



La stratégie de Michelin en matière d'économie circulaire s'illustre ainsi :



On relève 25 millions de tonnes de pneus en fin de vie par an dans le monde (3,5 millions pour Union européenne).

1. « **REDUIRE** » : il s'agit ici de rendre les pneus plus légers (allègement des matières, allongement de la durée de vie etc.)
2. « **REUTILISER** » : il s'agit ici classiquement de prolonger la vie du produit
3. « **RECYCLER** » : deux modes de valorisation sont ici visés, la valorisation par « matière » c'est-à-dire la transformation du déchet en un nouveau produit (valorisation du pneu usagé en nouveau pneu, en granulats ou broyat etc.) ou valorisation en « énergie » (transformation du pneu usagé en combustibles pour les aciéries, cimenteries, centrales thermiques)
4. « **RENOUVELER** » : réemploi du pneu avec différentes affectations (Isoprène bio-sourcé, Butadiène bio-sourcé, Caoutchouc naturel, Huiles et résines naturelles dans les mélanges)

→ Présentation de Bernard Favre : cycle de vie et valeur globale d'usage

Rappels sur les éléments de définition de l'économie circulaire :

- **Définition du CESE** : « Le concept d'économie circulaire consiste à rechercher au maximum la réutilisation des sous-produits de chaque processus de production ou de consommation pour réintégrer ces derniers et éviter leur dégradation en déchets, en les considérant comme des ressources potentielles. Ce concept englobe la réduction de déchets en amont par l'écoconception des produits, le remplacement de la vente de produits par la vente de services ou la location (économie de fonctionnalité), peu génératrices de déchets, le réemploi et enfin le recyclage ».
- **Définition de l'ADEME**: « L'économie circulaire, mutation majeure, s'appuie sur six éléments principaux: utilisation modérée et efficace des ressources non renouvelables, exploitation des ressources renouvelables respectueuses de leurs conditions de renouvellement, promotion de l'écoconception et de la production propre, consommation respectueuse de l'environnement, valorisation des déchets en tant que ressources, traitement des déchets ultimes sans nuisances ».

L'économie de la fonctionnalité :

Il s'agit de remplacer la notion de vente d'un bien quel qu'il soit par celle de la vente de l'usage du bien. Cela entraîne à la fois le découplage de la valeur ajoutée et de la consommation d'énergie et de matières premières.

Les fondamentaux :

- Carbone et énergie
- Ressources naturelles
- Économie de la fonctionnalité

Le véhicule est un élément du cycle d'usage du transport. De plus, le transport, c'est un élément du cycle d'usage des autres produits, autrement dit c'est une composante majeure de tout produit.

⇒ Exemple de Renault Trucks : le véhicule est conçu, fabriqué, dimensionné et recyclé pour minimiser le coût d'usage vu de son utilisateur (le transporteur)

Le poids lourd est ainsi une machine à produire de la productivité pour les transporteurs donc pour le compte des chargeurs (chaîne de valeur pour assurer la productivité de son client). Le camion est totalement intégré dans une filière économique. Il est dimensionné pour produire un transport « efficace ».

Véhicules hors d'usage



La recyclabilité s'analyse selon la grille de lecture suivante :

- **Choix des Matériaux :**
 - Préférer matériaux recyclables
 - Incorporer des matériaux recyclés : minimum 5% dans les plastiques
 - Éviter les multi-matériaux dans une même fonction
 - Choisir des matériaux pouvant utiliser les filières de tri/recyclage existantes
- **Filière de traitement des matériaux**
 - Etude de process de recyclage des matériaux chargés fibres de verre
- **Marquage physique des Polymères & Elastomères – Aluminium**
 - Selon ISO 11 469 – ISO 1043 – ISO 1629
- **Conception en vue du démontage en fin de vie :**
 - Flaconnages : Vidange aisée □ Points bas
 - Fixations : Accessibles, en nombre limité
 - Eviter Collage / Soudage
 - Précautions pour fonctions contenant des gaz, fluides et explosifs



→ Intervention d'Yves Crozet : les limites du « The zero marginal cost society » de Jeremy Rifkin et « Économie collaborative : une révolution et ses miracles »

La société du coût marginal nul de Jeremy Rifkin :

L'avènement d'un coût marginal nul va permettre l'abondance par l'économie collaborative et le progrès techniques. De fait, avec l'abondance, les relations sociales sont progressivement libérées de la contrainte de la rareté.

Mais rien n'est dit sur les coûts fixes : quid du coût marginal et les coûts fixes ? Qui paie les biens collectifs ?

Qui payent les biens collectifs (ex. infrastructures) ?

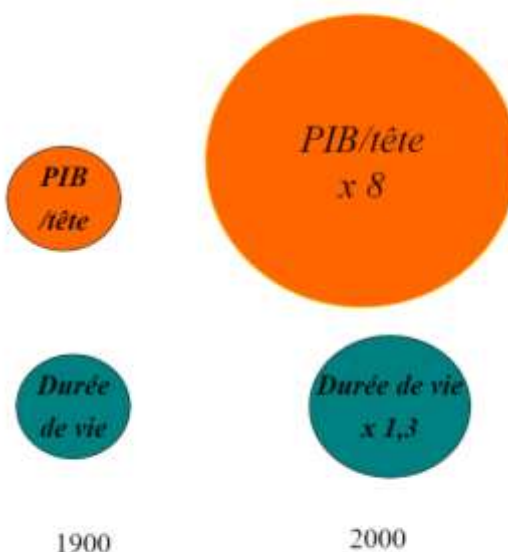
L'abondance pose tout de même des questionnements avec notamment le sujet de la rareté relative (du temps, de l'espace....)

Le plus rare étant le temps. Dans une société d'abondance aura-t-on du temps ?

Concernant la rareté relative :

la rareté relative croissante du temps

- L'accroissement du revenu s'accompagne d'une augmentation de l'intensité de nos activités
- D'où une rationalisation constante des programmes d'activités
- « Civilisation des loisirs » ou « Classe de loisirs harassée »



Rareté hyper-intensification des modes de vie :

La rareté du temps pousse à l'intensification des modes de vie : c'est la « classe de loisirs harassée ».

Ralentir et réduire les consommations individuelles ne donnera pour autant pas plus de « temps ».

L'économie collaborative va donc conduire à l'intensification des modes de vie.

ÉVOLUTION DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Invité : Jean-Claude Girot, Directeur des affaires publiques Volvo Group-Renault Trucks

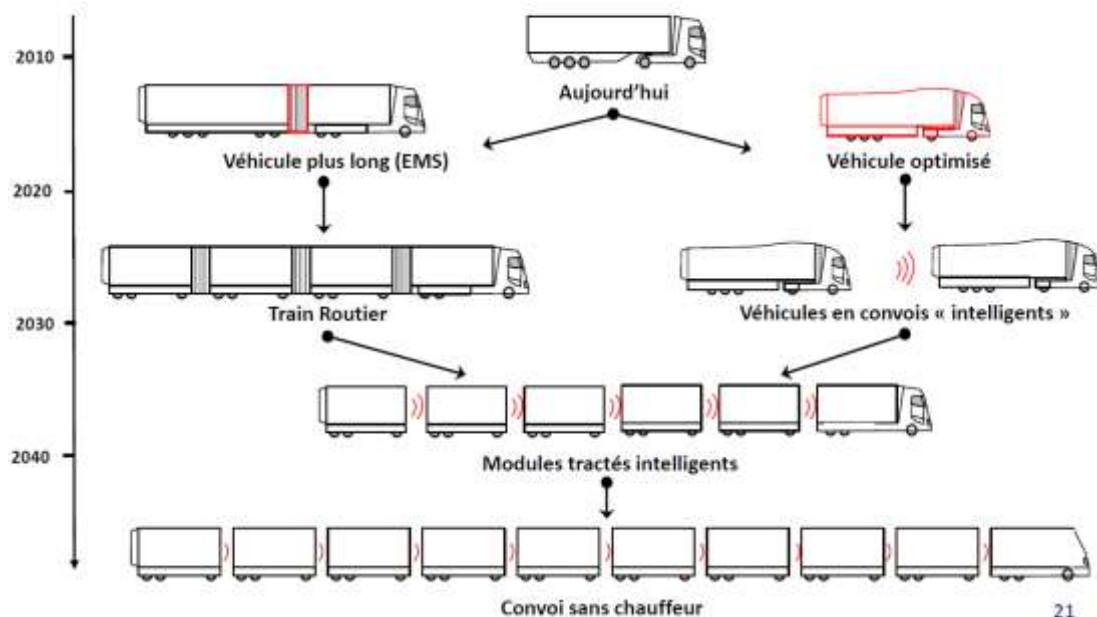
Les véhicules de transports routiers de marchandises ont fait l'objet de nombreuses innovations technologiques qui se sont diffusées en suite aux véhicules légers. L'énergie est un enjeu majeur dans le domaine des poids lourds. Également, les ITS vont révolutionner le monde du transport routier.

→ Présentation de Bernard Favre : évolution des véhicules et systèmes de transport de marchandises

Le sujet recouvre notamment la question des cycles de transport. Le transport n'assure que la liaison entre l'origine et la destination. Dans une logique de l'évolution, l'efficacité accrue passe par la massification : cela nécessite des véhicules plus gros et massifs.

Diversité de marchandises, de véhicules, de réglementations, d'infrastructures

Parmi les scénarios possibles... (réf. Renault Trucks)



L'énergie assure le déplacement - Le véhicule porte la charge

Au niveau des énergies/carburants, on peut s'interroger sur les nouvelles sources. Différente innovation se font jour avec différents systèmes d'alimentation : gazole, carburants liquides, etc. Et pour la suite: hybrides? GNL?... route « électrifiée »?

Mais avons-nous les moyens de mettre en place tant de différents réseaux d'infrastructures de distribution d'énergie pour le transport ? : gaz comprimé, gaz liquéfié, électricité, hydrogène, gazole, essence.

Si la France s'oriente vers une mixité des solutions, elle tente à privilégier la mobilité électrique. D'autres États comme l'Allemagne misent sur l'hydrogène.

Le gaz naturel (méthane) constitue un marché d'avenir pour le camion – mais il est émetteur de GES.

Les ITS permettent de fournir des potentiels (efficacité énergétique, sécurité, etc...) mais ils sont également une source de complication pour l'homme et le transport. L'automatisation de l'exploitation pose par ailleurs la question du partage des données (Open data).

→ Présentation de Jean-Marc Blosseville : la route automatisée pour les poids lourds

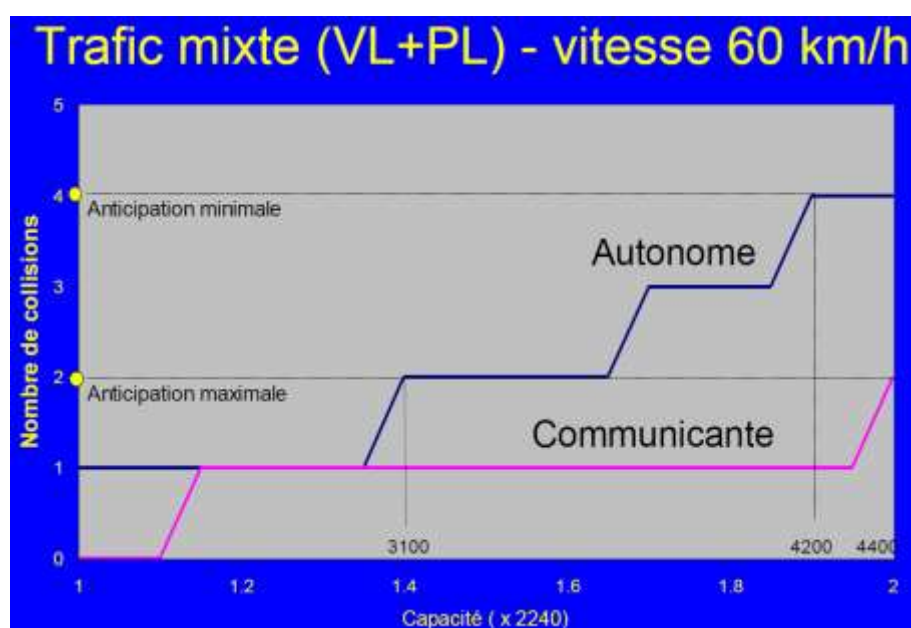
Les poids lourds sont équipés en standard de nombreux éléments de sécurité (davantage que VL). Ce standard est cependant limité par la Convention de Vienne qui prévoit que le conducteur doit rester maître de son véhicule. Dans tous les cas, il doit pouvoir reprendre la main.

Une route automatisée nécessitera la mise en place une période pédagogique pour la formation des conducteurs. Certaines de ces évolutions sont cependant en opposition avec la réglementation sur les inter-distances entre les véhicules (50 m). Les progrès attendus portent en réalité davantage sur les services (TIC) que sur la vitesse.

La conduite automatisée et sécurité

- Les experts disent que la conduite autonome du véhicule ne devrait pas se faire avant 2025. « C'est l'année où nous prévoyons voir des voitures se conduire elles-mêmes », dit Christian Schumacher, responsable des systèmes d'aide à la conduite de Continental Automotive pour la région de l'ALENA.
- Christian Schumacher estime que dans environ 5 ans, nous pourrions voir sur les routes des voitures capables de prendre en charge la conduite dans les embouteillages.
- Même si le programme de conduite autonome évolue à un rythme impressionnant, les questions se posent surtout du côté des législateurs et des assureurs. Ceux-ci sont encore aux prises avec le côté juridique des voitures, à savoir qui serait responsable dans le cas d'accident ou d'accrochage.
- D'après Larry Burns, l'ex-vice-président de la Recherche et du Développement de General Motors, nous verrons ce genre de véhicules sur nos routes dès 2020.

La conduite autonome permet d'améliorer significativement la capacité des infrastructures routières.



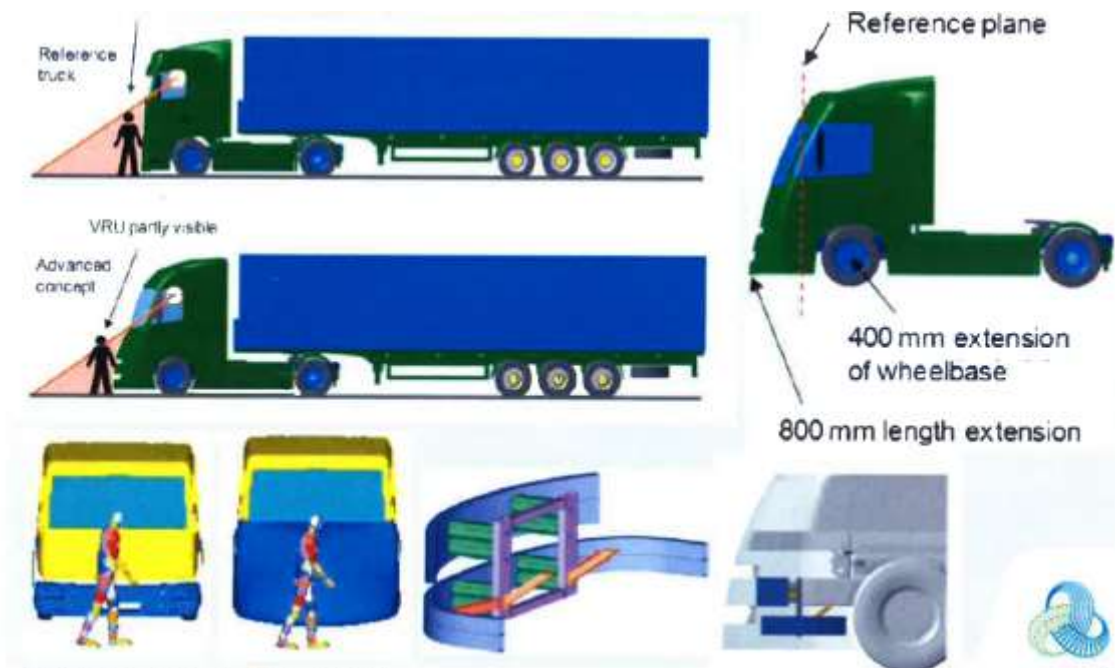
→ Présentation de Bernard Jacob : évolution technique et réglementaire liées aux poids et dimensions

La directive européenne 96/53 définit les masses et dimensions maximales autorisées pour les véhicules de transport de marchandises. Depuis sept ans, ce texte fait l'objet de nombreux débats en vue de son adaptation. La révision en cours poursuit quatre objectifs :

- Réduire l'emprunte environnementale des véhicules ;
- Encourager les opérations intermodales
- Lever certaines incertitudes juridiques en cas de circulation internationale des véhicules lourds et longs
- Harmoniser les conditions de contrôle et les sanctions

La révision de la directive porte sur les points suivants :

- Amélioration des performances aérodynamiques : autorisation des déflecteurs
- Charges additionnelles autorisées pour les véhicules électriques ou hybrides
- Autorisation de la circulation des conteneurs de 45 pieds de long
- Augmentation du poids maximal pour les autocars
- Renforcement des règles de contrôle et harmonisation des sanctions
- Allongement des cabines afin de réduire les angles morts



→ Présentation de Jean-Claude Girot (Renault Trucks) : la transition énergétique appliquée au TRM

Stratégies énergétiques alternatives

Les stratégies énergétiques alternatives voient l'émergence de systèmes de mobilité innovants (électrique, hybride etc.)

S'agissant des encouragements en matière de mobilité électrique, si les aides à l'achat pour les véhicules particuliers se développent, il n'existe pas de dispositifs équivalents pour les camions.

Renault Trucks et PVI ont associé leur savoir-faire pour développer Maxity électrique, un véhicule utilitaire "zéro émission" dédié aux environnements urbains ([plus d'informations](#)).

Outre ses avantages environnementaux, la technologie mise en œuvre par PVI sur le Maxity électrique offre des atouts d'exploitation uniques sur le marché :

- Charge utile châssis supérieure à 2t,
- Conduite avec permis B (en France),
- Vitesse maximale à 70 km/h,
- Capacité à gravir de fortes pentes ou à franchir des obstacles au démarrage,
- Retenue totale en pente, sécurisant ainsi la conduite en milieu urbain...

Gaz naturel et bio méthane carburant : Un carburant d'avenir pour réussir la transition énergétique dans les transports

Le gaz naturel est une énergie abondante. C'est un carburant propre, sûr et adapté à tout type de véhicules :

Carburant écologique

- ✓ Bien meilleur que les normes les plus sévères en termes d'émissions de polluants réglementés : Euro VI pour les Poids lourds par exemple
- ✓ Pas d'odeur des produits de combustion
- ✓ Émissions sonores fortement réduites
- ✓ Bilan carbone neutre pour la version renouvelable du GNV : le biométhane

Carburant sûr

- ✓ Le GNV est plus léger que l'air : en cas de fuite, il n'y a pas d'accumulation. Le risque est de ce fait limité en plein air et dans des locaux ventilés
- ✓ Température d'inflammabilité élevée, le GNV présente moins de danger que les carburants liquides classiques

Carburant adapté au transport terrestre, fluvial et maritime sous deux formes

- ✓ A l'état gazeux, comprimé entre 200 bars et 250 bars (Gaz Naturel Comprimé pour voitures et camions)
- ✓ A l'état liquide, maintenu à -160°C (Gaz Naturel Liquéfié pour camions, barges et navires)

Le nombre des véhicules fonctionnant au GNV a augmenté de 18% par an dans le monde entre 2000 et 2010 et de près de 25% en 2011 et 2012 pour atteindre plus de 18 millions de véhicules fin 2013.

L'Association NGVA Europe et le study Group 5.3 de l'International Gas Union prévoient qu'en 2020, il y aura 65 millions de véhicules au GNV dans le Monde, soit 9% du marché.

L'offre des constructeurs Européens s'étoffe rapidement qu'il s'agisse de chariots élévateurs, Véhicules légers et utilitaires légers, Bus, Cars, Camions porteurs et tracteurs etc.

Il s'agit donc d'une réelle alternative porteuse, notamment au regard des menaces/contraintes écologiques et économiques qui frappe la France en matière de mobilité terrestre (pics de pollution récurrents, condamnation de la France par l'Europe pour le non-respect des normes de qualité de l'air ...).

Cependant, malgré des atouts déterminants face aux carburants pétroliers, on relève peu d'infrastructures de distribution de carburant en France.

Deux chiffres à retenir :

- En 2035, entre 10 et 20% des véhicules terrestres rouleront au méthane, sous ses formes naturelles, renouvelable et de synthèse en France (estimation AFGNV).
- A l'horizon 2050 le gaz fournira 45 % de l'énergie consommée dans les transports en France dont une bonne partie issue du biogaz (scénario ADEME).

→ Présentation de Bernard Jacob : Autoroutes électriques pour poids lourds

Projet eHighway de Siemens

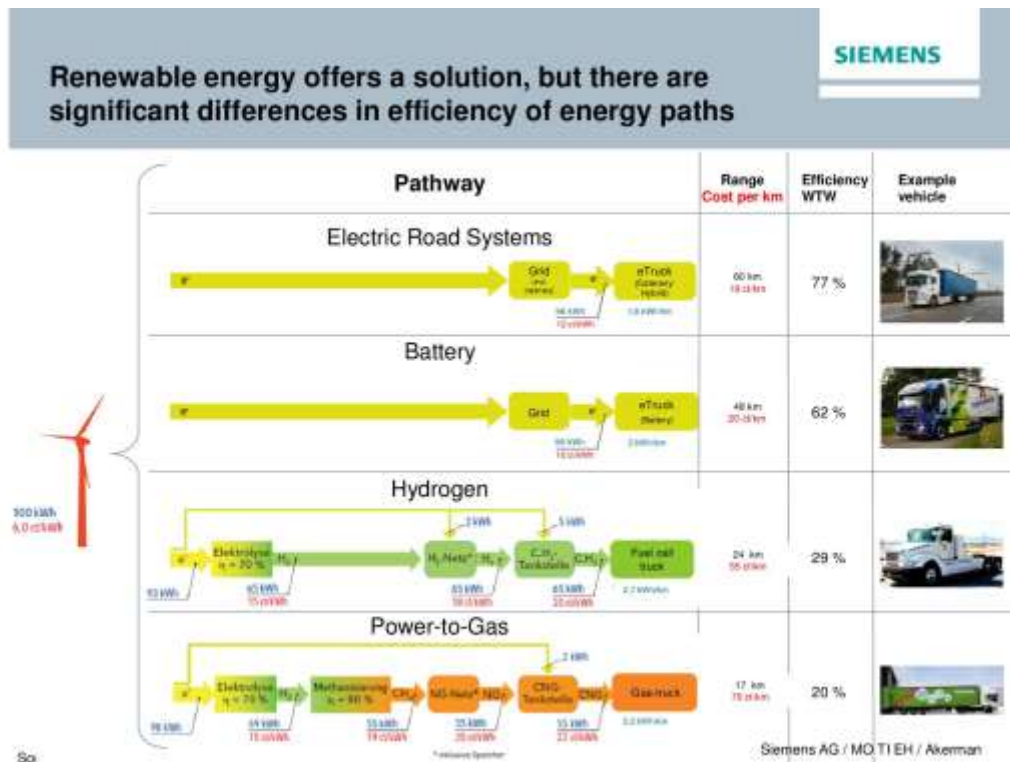


Constats :

- les émissions de CO₂ du TRM devraient continuer à augmenter
- le TRM va continuer à jouer un rôle important dans le système de transport

Concept de « Electric Road System » :

- l'électrification est deux fois plus économe en énergie et permet l'utilisation d'une énergie renouvelable
- la puissance des batteries n'est pas adaptée pour les transports à longue distance
- sur les routes très fréquentées, l'approvisionnement continu et dynamique en électricité est envisageable



Expérimentation :

L'Administration suédoise des Transports a lancé un projet d'expérimentation de route électrique pour les véhicules de plus de 16 tonnes (section de 2 km à voie unique de l'autoroute E16 au nord de Stockholm). Le budget préliminaire s'élève à 11,5 millions d'euros. En partenariat avec Scania, cette expérimentation a pour but d'évaluer le potentiel de déploiement de cette technique sur les routes suédoises. Les résultats des tests seront disponibles dans les deux ans suivant le début de la phase de démonstration et sont destinées à démontrer l'aptitude du système pour une utilisation commerciale future. La Suède a fixé des objectifs climatiques ambitieux d'ici 2030.

En Californie, Siemens travaille avec Volvo Trucks et des constructeurs locaux sur un projet de démonstration pour South Coast Air Quality Management District (SCAQMD). Ce projet vise à tester les interactions des différentes configurations de camions avec l'infrastructure eHighway mis en place à proximité des ports de Los Angeles et de Long Beach (section d'une longueur de 2 milles).

LISTE DES MEMBRES DU THINK TANK DE L'URF

- **Yves Crozet** – Président (Université de Lyon - Laboratoire d'économie des Transports)
- **Michel Savy** - Président d'honneur (ENPC)
- **Jean-Marc Blosserville** (IFSTTAR)
- **André Broto** (Vinci Autoroutes)
- **Franck Cazenave** (Bosch France)
- **Pierre-Louis Debar** (CCFA)
- **Bernard Favre** (Sintras Consulting)
- **Mathieu Flonneau** (Université Paris I)
- **Jean-Pierre Fourcat** (40 millions d'automobilistes)
- **Élisabeth Gouvernal** (IAU Ile de France)
- **Bernard Jacob** (IFSTTAR)
- **Jean-François Langumier** (Revue Transports)
- **Brigitte Martin** (IFP Énergies nouvelles)
- **Jean-Pierre Orfeuil** (Université Paris Est)
- **Vincent Piron** (Piron Consulting)



L'URF est une **organisation transversale** qui réunit tous les **métiers de la filière de la Route** :

- Infrastructures routières et autoroutières (construction, équipement et gestion)
- Véhicules automobiles (construction, équipement, commerce et entretien)
- Services liés à la route (transports, logistique, assurances, distribution de carburants)
- Associations d'usagers et de sécurité routière

Cette approche transversale permet de répondre aux besoins suivants :

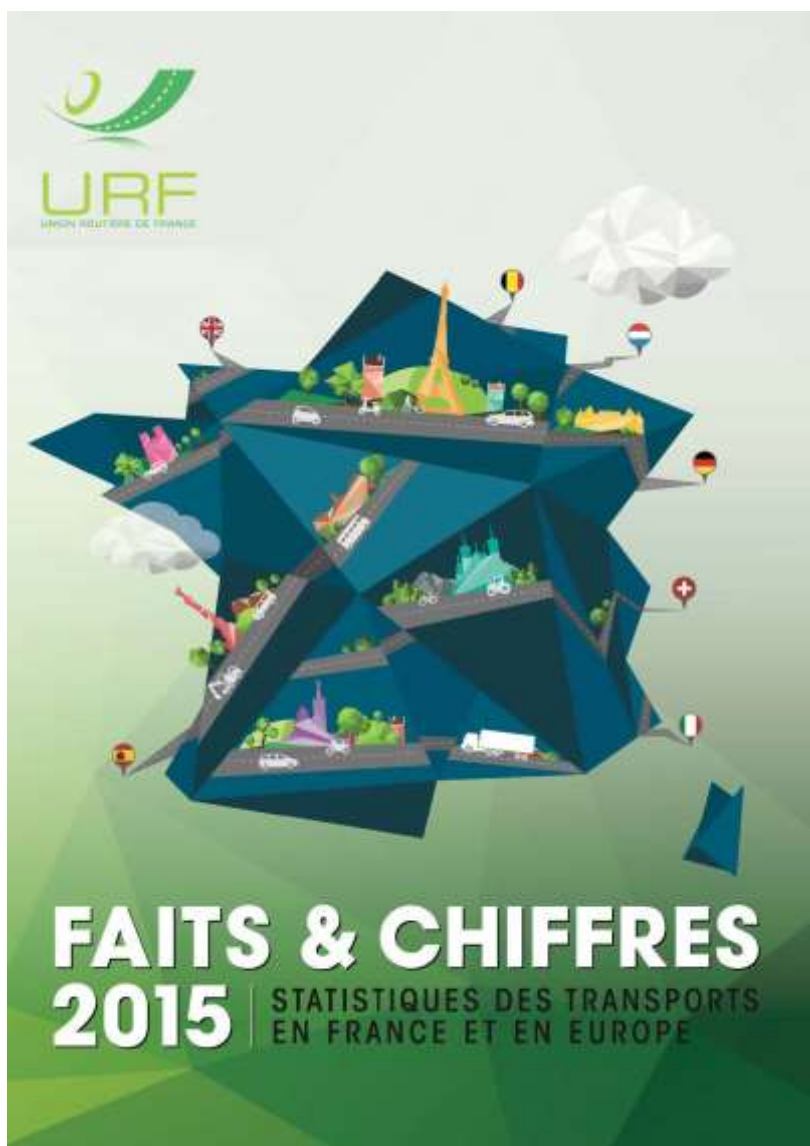
1. **Fédérer** les différents acteurs de la filière de la Route
2. **Animer** des réflexions sur l'évolution de la mobilité et les innovations dans les secteurs de la route, de l'automobile et des transports (Think Tank, groupes de travail)
3. **Informer** objectivement sur la réalité économique et environnementale de la route et de l'automobile et à la mobilité des personnes et des biens (Faits & Chiffres, réseaux sociaux, conférences)
4. **Proposer** aux pouvoirs publics des mesures économiquement viables en faveur d'une mobilité durable et connectée

L'URF, fondée en 1935, est présidée par Claude Cham depuis 2008. Elle s'exprime au nom d'acteurs économiques qui assurent **88 % des transports de personnes et de marchandises** et procurent **2,3 millions d'emplois directs** en France.

www.unionroutiere.fr - Twitter : [@unionroutiere](https://twitter.com/unionroutiere)

Les membres de l'URF :

- 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES
- ACA (Automobile Club Association)
- ACF (Automobile Club de France)
- APTH (Association pour la Prévention dans les Transports d'Hydrocarbures)
- ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes)
- CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles)
- CLTL (Comité de Liaison du transport et de la Logistique)
- CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile)
- COFIROUTE
- COLAS
- COSI (Comité d'Organisation des Salons Internationaux de l'automobile du cycle du motorcycle et des sports)
- CSIAM (Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle)
- EUROVIA
- FEDA (Fédération des Syndicats de la Distribution Automobile)
- FFC (Fédération Française de la Carrosserie)
- FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurances)
- FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules)
- FNTP (Fédération Nationale des Travaux Publics)
- FNTV (Fédération Nationale des transports de Voyageurs)
- MICHELIN
- MOBIVIA
- OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens)
- PRÉVENTION ROUTIÈRE
- RENAULT TRUCKS
- SER (Syndicat des Équipements de la Route)
- SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile)
- TOTAL
- USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française)



L'Union routière de France (URF) vient de publier l'édition 2015 de sa brochure « Faits & chiffres », consacrée aux statistiques des transports en France et en Europe.

Organisé en cinq grandes parties (route et sécurité routière, véhicules, énergie et environnement, intermodalité, économie des transports), ce document apporte des éléments factuels et objectifs sur la situation des transports et des déplacements. Les données statistiques sont puisées à des sources officielles ou institutionnelles, françaises ou internationales.

« Faits & chiffres » présente un panorama de la place qu'occupent les transports et la mobilité dans la société. Cette publication a donc pour vocation d'éclairer les débats relatifs à la mobilité et d'aider ainsi à la prise de décision des acteurs publics et privés ou, plus généralement, toute personne qui s'intéresse à ces sujets.

« Faits et chiffres » est téléchargeable sur le site de l'URF : <http://www.unionroutiere.fr/consultez-faits-chiffres-2015> ou disponible en version papier sur simple demande à l'adresse : contact@unionroutiere.fr