



**CONTRIBUTION DE L'UNION ROUTIÈRE DE FRANCE
AUX TRAVAUX DU CESE SUR L'AVIS
« LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES TRANSPORTS »**

JUIN 2013

La
Route  Le futur
jusqu'à VOUS

UNION ROUTIÈRE DE FRANCE
9 rue de Berri 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 37 17
www.unionroutiere.fr

INTRODUCTION

La mobilité est une nécessité pour aller travailler, pour apprendre, pour se soigner, pour se divertir. Elle répond aux besoins créés par l'organisation des espaces et des temps de vie. Elle est aussi un moyen pour le politique de structurer et modeler le territoire. La mobilité est enfin le système, économiquement vital, de circulation des biens entre producteurs et consommateurs. Parce qu'elle est l'unique réponse à ces besoins légitimes. La mobilité ne peut donc pas être remise en cause par principe.

Si le XX^e siècle a connu un développement spectaculaire de l'automobile et de l'aviation, le XXI^e verra le transport routier se développer dans des proportions tout aussi impressionnantes, puisque dans les trente prochaines années, le nombre de véhicules en circulation progressera de 80 %. Cette forte poussée s'explique surtout par la demande des pays en développement comme la Chine, l'Inde ou le Brésil. Dans un contexte de volatilité des prix du pétrole et de lutte contre le changement climatique, répondre à l'accroissement de la demande de mobilité constitue un défi majeur pour le secteur du transport, et se place au cœur de la problématique d'une transition énergétique dans les transports réussie.

Comment répondre à la croissance de la demande de mobilité dans un contexte de plafonnement progressif de la production pétrolière et de changement climatique ? Biocarburants, véhicules hybrides, carburants synthétiques, gaz naturel, hydrogène : la palette des carburants et des technologies moteur s'élargit même s'il n'y a pas de solution "miracle" pouvant remplacer dans l'immédiat le pétrole. Il convient de mettre en œuvre cet ensemble de solutions dans une logique de complémentarité. La voiture de demain sera plus propre et multi-énergies : à côté des moteurs à essence et diesel classiques vont se développer d'autres formes d'énergie, différents carburants et modes de propulsion, qui prendront progressivement le relais.

Par ailleurs, une nouvelle forme de mobilité urbaine et péri-urbaine se fait jour. Le contexte économique morose sur fond de crise financière marque une évolution des comportements avec l'émergence de nouveaux usages.

La mise en perspective de ces différentes observations peut sans contexte servir de levier pour alimenter la réflexion du Conseil économique, social et environnemental sur la transition énergétique des transports que la filière route appelle naturellement de ses vœux.

SOMMAIRE

Chapitre 1 : Stratégie énergétique pour les transports.....4
Sur la consommation en énergie des moyens de transport : quels choix opérer en matière d'énergies renouvelables et de nouvelles technologies de l'énergie, et quelle stratégie de développement industriel et territorial mettre en œuvre pour relever le défi des transports de demain ?

Chapitre 2 : Durabilité et équité intermodales.....9
Sur le transfert modal : quelle orientation pour le rééquilibrage modal, l'évolution des usages de l'automobile et le développement des transports collectifs, afin de favoriser l'efficacité globale de notre économie tout en maîtrisant la consommation d'énergie liée aux transports ?

Chapitre 3 : Route et territoires :
Vers une meilleure prise en compte des nouveaux besoins de mobilité 11
Sur l'évolution des besoins de mobilité : comment répondre à l'évolution des besoins de mobilité et à la nécessaire compétitivité des entreprises dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie fossile et de changement climatique ?

Chapitre 4 : Leviers réglementaires et fiscalité :
Outils de lutte contre la précarité énergétique 14
Enfin, de façon transverse : quels leviers réglementaires et tarifaires et quels outils de financement mettre en œuvre pour conjuguer efficacité économique et justice sociale dans la transition énergétique du secteur des transports ?

Annexe 1 : Présentation de l'URF 15

Annexe 2 : Liste des adhérents de l'URF..... 16

Chapitre 1 : Stratégie énergétique pour les transports

Sur la consommation en énergie des moyens de transport : quels choix opérer en matière d'énergies renouvelables et de nouvelles technologies de l'énergie, et quelle stratégie de développement industriel et territorial mettre en œuvre pour relever le défi des transports de demain ?

A. Contexte général : Transports et GES

Les émissions de GES des transports représentent 27% des émissions totales en France.

Entre 2000 et 2011, les émissions de GES des transports ont diminué de 4,5 % (contre une augmentation de 16,1 % entre 1990 et 2000).

Dans cet ensemble, le transport routier représente 94% des émissions, en baisse de 4% environ depuis 2000.

Le transport routier : répartition et inducteurs des émissions de GES

70% environ des émissions du transport routier sont émises en zone urbaine (1/3 par le transport de marchandises, 2/3 par le transport de personnes).

Les émissions du transport routier sont la résultante de 4 inducteurs :

1. Volume de transport (passagers-km ou tonnes-km).
2. Répartition des modes de transport (véhicules privés, transport en commun, modes doux...).
3. Co-aménagement des infrastructures de transport et de l'habitat.
4. Intensité énergétique des véhicules.

L'organisation des systèmes de transport et/ou le management de la demande de transport influent sur les trois premiers inducteurs, la performance technologique sur le quatrième.

L'efficacité énergétique du transport routier

La performance du marché des véhicules neufs explique pour les véhicules particuliers, les résultats du parc. Depuis 1990, la circulation (en véhicule-km) des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 35% ; leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 8%. Sur les 10 dernières années (2000-2010), l'augmentation de la circulation (+8%) s'est même accompagnée d'une baisse des émissions de CO₂ (-5%).

Les progrès concernent à la fois la consommation unitaire des voitures particulières en circulation (-17% entre 1990 et 2011) mais aussi la performance énergétique des poids lourds, puisque la quantité de CO₂ nécessaire au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre a baissé de 25% entre 1990 et 2011.

B. Diminuer notre dépendance au pétrole par la promotion d'outils de mobilité alternatifs : c'est possible

Certes, les trains, les tramways, les bus et autres métro, remplaçants désignés de longue date aux véhicules thermiques, sont confrontés au mur de la décroissance des rendements d'échelles inhérente à toutes les activités de réseaux. Certes, le véhicule individuel a encore de belles heures devant lui. Mais le tout pétrole n'est plus une fatalité. Sa substitution dans les réservoirs des voitures individuelles par d'autres énergies est possible, si tant est qu'il existe une volonté d'aborder frontalement les questions soulevées par la transition énergétique. Car les alternatives existent déjà. Il est possible de diminuer les émissions carbone et de réduire la dépendance énergétique française en soutenant des filières alternatives. La filière électrique en fait partie.

Les défis énergétiques

Au regard des enjeux énergétiques, il est nécessaire d'évoluer vers plus de durabilité et vers des transports toujours plus économes en énergie et en carbone.

La dé-carbonisation du transport constitue une nécessité et se traduit par de multiples initiatives et opportunités économiques. Cependant, ces initiatives sont encore peu connues et nécessitent beaucoup d'information et de pédagogie vis-à-vis des automobilistes qui attendent désormais des solutions concrètes, techniquement fiables et accessibles économiquement (véhicules différents, solutions d'usage différent).

L'évolution de nos pratiques de mobilité doit donc désormais être accompagnée par la création de nouveaux services et métiers.

- *Les transports représentent environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE. Plus de 70 % de ces émissions proviennent du transport par route.*
- *L'UE s'est donné pour objectif de réduire les émissions du secteur des transports de 60 % d'ici à 2050, par rapport aux niveaux de 1990.*

Les défis sociaux et de sécurité routière

Le public est de plus en plus exigeant à l'égard de la responsabilité sociale et environnementale des organisations. Les réglementations évoluent et renforcent aussi cette tendance.

De la même manière, les acteurs doivent également être encouragés à modifier leurs comportements. Une **mobilité plus durable** constitue un **champ d'action important en matière de Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE)**.

Les freins du changement

En 2012, 80% du marché des véhicules électriques était composé des flottes d'entreprises, qui ont un réel intérêt économique à substituer leurs parcs, dont les utilisations sont très spécifiques. Mais le modèle économique pour les particuliers n'existe pas encore, du fait des coûts encore très élevés des batteries.

A terme pourtant, la différence de prix entre électricité et pétrole sera suffisamment importante pour rendre l'acquisition des véhicules électriques intéressante aux yeux des ménages. Ce jour-là, il semble, sans volontarisme politique avéré, que la France ne disposera pas de la filière industrielle adéquate et sera dénuée du réseau de bornes de rechargement nécessaires.

La contribution de la technologie

Pour répondre aux enjeux du développement durable dans l'automobile, la contribution des technologies sera majeure. Les recherches devront être orientées vers :

- la poursuite des efforts en matière de diminution de pollution urbaine,
- la diminution des émissions de CO₂, en réduisant la consommation unitaire des véhicules,
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des systèmes de motorisation,
- l'introduction de solutions alternatives et notamment le développement progressif de l'électrification des véhicules en commençant par une étape d'hybridation accrue.

Toutes les évolutions technologiques devront tenir compte des contraintes propres au marché automobile (concurrence très forte, réglementation, fiscalité) et représenter un coût économique acceptable par le consommateur.

Parallèlement à ces solutions technologiques, il ne faut pas négliger les pistes plus socio-économiques, visant à agir sur les comportements individuels, sur la gestion du trafic, la diversification des modes de transport et la mobilité des personnes et des marchandises.

Propositions :

- Promouvoir une mobilité décarbonnée pour anticiper les mutations des besoins et des comportements, notamment au regard des évolutions économiques et énergétiques
- Favoriser le déploiement d'un réseau de bornes de rechargement
- Développer dans les transports de l'usage des moteurs électriques, hybrides ou à gaz naturel puis renouvelable, et en favorisant les nouvelles mobilités, en s'appuyant sur les changements de consommation des consommateurs
- Continuer d'explorer et de déployer toutes les pistes de valorisation et de transformation du CO₂, y compris le captage (CsC) et en soutenant de manière spécifique ses projets pilotes industriels, dans le respect de l'ensemble des enjeux environnementaux
- Continuer de soutenir la politique d'innovation dans les secteurs industriels contributifs à la performance énergétique, grâce notamment aux pôles de compétitivité

C. L'efficacité énergétique dans le transport routier : une réalité depuis de nombreuses années

Depuis 1990, la circulation (en véhicule-km) des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 35% ; leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 8%.

Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration d'efficacité énergétique :

- Une baisse de 17% de la consommation unitaire moyenne des voitures particulières en circulation en France entre 1990 et 2011.
- Une baisse de 25% des émissions de CO₂ par km et par tonne de marchandises déplacées entre 1990 et 2011 grâce notamment à l'optimisation de la logistique.

De plus, le récent décret fixant à 44 tonnes le tonnage du poids total roulant autorisé des véhicules de transports routiers de marchandises de plus de 4 essieux permettra des gains en efficacité énergétique à la tonne transportée, de l'ordre de 10%. Ce gain s'observera en particulier sur les types de transport de marchandises qui saturent le poids des véhicules comme le transport de liquide ou de céréales.

D. Innover au niveau des véhicules et leurs équipements

L'automobile est le premier secteur français en matière de dépenses de recherche et développement (17% des dépenses R&D en France). Les principaux axes de recherche concernent la sécurité, le véhicule propre et décarboné, la conduite intelligente, les formes alternatives de matières premières et d'énergie. Dans chacun de ces domaines, l'industrie automobile a fait d'immenses progrès qu'elle doit poursuivre pour relever les défis environnementaux, énergétiques et sociaux.

La recherche et l'innovation ont permis de réduire de manière importante les émissions polluantes, les émissions de CO₂ et le bruit grâce au développement de différentes technologies (injection directe, pots catalytiques, filtres à particules, encapsulage des moteurs, éco-conception du véhicule). Les efforts se poursuivent aujourd'hui pour améliorer le rendement des moteurs thermiques, tout en développant de nouvelles technologies (hybridation) et de nouvelles sources d'énergie propres et décarbonées (GNV, électricité, hydrogène, biocarburants). Il est vraisemblable qu'à long terme ces multiples technologies coexistent, répondant chacune à différents usages. C'est la raison pour laquelle la plus grande neutralité technologique en matière de recherche est préconisée par l'industrie afin de n'écarter aucune piste pour l'avenir.

La sécurité est également au cœur de l'innovation technologique. La recherche se concentre autour de trois axes : sécurité primaire visant à prévenir l'accident avant qu'il ne se produise en améliorant le confort, la tenue de route et le freinage (correcteur de trajectoire ESP, alerte de franchissement de ligne, antiblocage des roues ABS, assistance au freinage d'urgence) ; sécurité secondaire protégeant les occupants et les autres usagers en cas d'accident (ceinture, airbags, conception des véhicules) et sécurité tertiaire en intégrant des systèmes de téléphonie et de localisation dans les véhicules pour alerter les secours après l'accident.

L'intégration des nouvelles technologies de la communication et de l'information permet également de développer une conduite plus intelligente et plus fluide et d'améliorer le confort de conduite du véhicule.

La réduction de la consommation de carburant :

Le cas des pneumatiques à faible résistance au roulement et aux nouveaux modes de gestion.

Pneumatiques : retour d'expérience de l'offre Michelin Fleet Solutions

Le principe de cette offre consiste, pour les grandes flottes recherchant des solutions simples, augmentant le temps d'utilisation et réduisant les coûts, à déléguer la gestion d'un parc de pneumatiques et la facturation en fonction des kilomètres parcourus.

Ce service repose sur un modèle économique original : dans la plupart des cas, les pneus ne sont plus vendus, mais mis à disposition et facturés en fonction des kilomètres parcourus.

Propositions :

- Accompagner les efforts des industriels par des objectifs réalistes et cohérents entre eux, un cadre fiscal et réglementaire stable, un soutien à la recherche-développement plus important et respectant le principe de neutralité technologique, et une meilleure évaluation de l'impact des mesures préconisées sur la compétitivité des entreprises.
- Favoriser la diffusion des innovations par le biais des flottes publiques et privées.

Chapitre 2 : Durabilité et rééquilibrage intermodales

Sur le transfert modal : quelle orientation pour le rééquilibrage modal, l'évolution des usages de l'automobile et le développement des transports collectifs, afin de favoriser l'efficacité globale de notre économie tout en maîtrisant la consommation d'énergie liée aux transports ?

A. Route et environnement

Les progrès durables accomplis la filière Route sont manifestes : les voitures, autobus, autocars, taxis et camions sont aujourd'hui plus sûrs, plus efficaces, plus propres et plus silencieux. En termes d'efficacité énergétique, les efforts déployés par les constructeurs ont permis une importante amélioration des performances des voitures et des camions. En 50 ans, les émissions de CO₂ par tonne de marchandise transportée ont été réduites de 68% grâce à l'amélioration constante du rendement des moteurs et aussi à l'optimisation des chargements et des flux logistiques.

Moins connue, l'innovation dans le domaine environnementale concerne aussi pour une part significative les travaux touchant aux infrastructures routières, notamment en intégrant le recyclage des matériaux et la baisse de la température des enrobés bitumineux.

Les acteurs de la route se sont en effet fortement engagés et depuis de nombreuses années dans la recherche de solutions de mobilité durable qui englobent l'utilisation de véhicules plus propres et plus économes, le recours aux systèmes de transports intelligents et à de nouveaux usages de l'automobile (autopartage, covoiturage), la recherche de solutions durables pour optimiser les flux de voyageurs et de marchandises (logistique du dernier kilomètre, politique multimodale). En ce qui concerne l'industrie routière, de nouveaux logiciels « éco-comparateur » sont mis à la disposition des maîtres d'ouvrage et des entreprises.

Depuis plus de trente ans, l'intégration des questions environnementales dans l'élaboration des projets routiers et plus généralement dans la définition de la politique routière est de plus en plus forte, et cela dans bien des domaines (émissions de CO₂, polluants, bruit, intégration paysagère, etc...).

Focus sur la Charte d'engagement volontaire

La France avec le Grenelle de l'environnement s'est engagée dans la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse en matière de développement durable. Dans le domaine des infrastructures de transport, les entreprises de travaux publics qui assurent la construction, l'aménagement, et l'entretien des infrastructures routières et des voiries urbaines (1 million de kilomètres existants) ont relevé ce défi avec l'ensemble de leurs donneurs d'ordre. À ce titre, les signataires de la charte se sont engagé à :

- Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers
- Atteindre un recyclage de 100% des routes
- Préserver la biodiversité et les milieux naturels
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie
- Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement
- Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route
- Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains
- Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation

- Adopter un nouveau mode de partenariat : vers un Institut Français de la Route et des Infrastructures de transport

Les signataires sont la Fédération Nationale des Travaux Publics, le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, Syntec-Ingénierie.

Propositions :

- Soutenir les programmes de recherche/développement pour améliorer le rendement des moteurs.
- Faire évoluer le Code des marchés publics afin de supprimer, dans le cadre des marchés de travaux routiers, les offres anormalement basses quant au prix et qui ne permettent pas de valoriser les variantes environnementales.
- Développer de nouvelles technologies (hybridation, électrique, systèmes de transport intelligents) et de nouvelles sources d'énergie propre et dé-carbonée, afin de proposer au plus grand nombre de nouvelles générations de véhicules plus économes et plus propres ;

B. Planifier et encadrer le report modal vers des modes de transport durables

L'innovation technologique ne résoudra pas tout. La rationalisation de l'utilisation de l'énergie dans les transports amène à repenser, plus globalement, la mobilité. Cela passe par la recherche de nouvelles formes d'urbanisme, le développement et le recours accru aux systèmes de transport en commun, l'utilisation de régulateurs de vitesse et du covoiturage. Ces transformations qui remettent en cause nos modes de vie seront sans doute longues à mettre en place, mais il convient de les encourager.

Réduire la consommation d'énergie dans les déplacements va de pair avec une organisation différente de la ville, qui rend aux habitants les espaces publics et favorise les synergies des canaux de mobilité.

C'est pourquoi le rôle de l'autorité locale est indispensable pour changer la donne. Si l'automobile individuelle est aujourd'hui largement répandue dans les réflexes de mobilité, les villes les plus attractives sont celles qui donnent priorité à la marche, au vélo et aux transports publics. Atteindre 50% des déplacements à vélo ou en transports publics ne se fait pas en un jour. Cela se programme et nécessite une stratégie de long terme, appliquée rigoureusement.

Propositions :

- Élaborer un plan de mobilité urbaine et péri-urbaine intégrant un diagnostic de la situation actuelle : origines, destinations et motifs de mobilité ; modes de déplacement utilisés ; consommation d'énergie liée aux transports
- Définir des objectifs calendarisés et quantifiables en termes de répartition modale et de consommation d'énergie
- Définir une meilleure organisation des transports en développant l'intermodalité et l'interconnexion entre les modes : améliorer l'articulation des déplacements au sein d'un réseau de transports

Chapitre 3 : Route et territoires :
vers une meilleure prise en compte des nouveaux besoins de mobilité

Sur l'évolution des besoins de mobilité : comment répondre à l'évolution des besoins de mobilité et à la nécessaire compétitivité des entreprises dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie fossile et de changement climatique ?

A. Répondre à l'accroissement de la demande de transport

Le développement économique, la mondialisation des échanges et la pratique du flux tendu dans l'industrie entraînent une croissance du transport routier. L'accès à la civilisation automobile d'un plus grand nombre, notamment dans les pays émergents, est aussi à l'origine de l'augmentation de la demande de mobilité. Augmentation qui sera le principal moteur de la croissance de la consommation pétrolière dans le monde dans les prochaines années.

- Le parc automobile, près d'un milliard de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) aujourd'hui, va doubler dans les deux ou trois prochaines décennies.
- La part des énergies alternatives dans les transports devrait progresser de 3 % aujourd'hui à 10-15 % à horizon 2030.
- En France, il y a 598 véhicules pour 1000 habitants, en Chine 38, en Inde 16.
- En France, le transport routier de marchandises représente 87% du trafic de fret.

Un enjeu de société

Les comportements changent et les initiatives liées à la mobilité se multiplient. De nouveaux usages apparaissent tout comme l'essor de la multi-modalité (nouvelles motorisations, auto-partage, covoiturage, mobilités douces...) pour répondre aux impératifs de développement durable et faire face au renchérissement du prix du carburant tout comme à la congestion/saturation de nos grands axes routiers, notamment en zone urbaine.

Parmi les éléments qui peuvent inciter les Français à changer de comportement : le prix du carburant (62 %) et le coût de l'entretien automobile (35 %) arrivent en tête. (Baromètre 2011 Harris Interactive pour Mobivia Groupe-SNCF)

Optimisation de l'usage de la route

Cela passe par l'optimisation de l'usage des véhicules via le comportement des conducteurs (éco-conduite) et une meilleure intégration du véhicule dans son environnement, souvent grâce à l'apport des nouvelles technologies de l'information et de la communication (systèmes de transport intelligent).

Cela consiste à accroître les taux de remplissage des véhicules (massification dans le transport de marchandises ou covoiturage dans le transport de passagers) et à exploiter les réseaux au plus proche de l'optimum d'efficacité énergétique des véhicules (gestion des trafics et du stationnement permettant de réduire les surconsommations et le gaspillage liés notamment à la congestion).

B. Mobilité urbaine et péri-urbaine

Les grands centres villes représentent uniquement 5% de la circulation automobile totale en France.

La voiture, même en zone urbaine dense, demeure souvent le principal mode de déplacement du fait de sa souplesse et de la vitesse moyenne qu'elle permet. Face à l'étalement urbain, la route garantit l'accessibilité sans nécessiter une haute densité. Mais cette « réponse » devient un problème car, du fait même de son succès, la route est confrontée à la congestion, alors même qu'en heure de pointe le quart seulement du parc circule.

Aussi, le principal enjeu de l'automobile est **la consommation d'espace** et la saturation chronique des infrastructures. La question clé qui est posée en zone urbaine est celle de **l'accessibilité**. L'accessibilité est un facteur primordial de l'attractivité de la ville, mais par le fait même elle crée de la rareté.

De ce fait, **de nouveaux compromis urbains** sur le partage de la voirie doivent être recherchés. Aujourd'hui « ceux qui habitent » prennent leur revanche sur « ceux qui traversent ». C'est la revanche de l'espace sur le temps. À terme, cette situation risque de contribuer au morcellement de l'espace. Aussi, il convient de réfléchir au mode de gouvernance approprié qui dépasse la segmentation municipale.

La voirie sert à la circulation mais aussi au **stationnement** : c'est la forme acceptée de péage et les progrès possibles sont énormes. Pourquoi le même tarif à toutes les heures de la journée ? Il ne faut pas gaspiller l'espace urbain rare (stationnement résidentiel). La qualité de service est cruciale. 20 % de la circulation à Paris est constitué de voitures qui cherchent une place. (*Source : FNMS, Fédération Nationale des Métiers du Stationnement*)

Par ailleurs, on ne peut ignorer **la question du fret en ville** qui représente 30 % de l'occupation de la chaussée.

L'exemple du Programme FREILOT : (urban FReight Energy Efficiency Pilot – Démonstrateur pilote de livraison urbaine efficace en énergie)

Ce programme vise à améliorer la livraison en ville tout en réduisant fortement la consommation de carburant des véhicules, à travers une combinaison de solutions, dont la communication entre les camions et les infrastructures. Ceci passe par exemple par la réservation d'aires de livraison pour éviter les stationnements en double-file, par la possibilité de donner, à certains carrefours, la priorité aux camions les plus « propres » favorisant ainsi la fluidité du trafic. Des expérimentations sont en cours dans 4 villes européennes dont Lyon.

Propositions :

- Lancer une réflexion sur un mode de gouvernance, notamment sur le niveau optimal garantissant une mobilité cohérente et harmonisée.
- Mettre en place une véritable politique multimodale adaptée (parkings relais, tarification combinée...).
- Favoriser l'essor de nouveaux usages de l'automobile (autopartage, covoiturage...).
- S'appuyer sur les systèmes de transport intelligents de gestion de trafic et du stationnement, afin d'améliorer la fluidité des déplacements.
- Développer des solutions logistiques pour les derniers kilomètres de livraison en s'appuyant notamment sur l'utilisation de véhicules plus économes et plus propres.
- Améliorer les conditions de mobilité dans les banlieues et le périurbain, notamment pour les déplacements domicile travail, en mettant en place un réseau de transport collectif mieux structuré au niveau du maillage territorial

- Mettre en place des autocars périurbains pour améliorer le trajet quotidien domicile-travail d'une large fraction de la population française en s'inspirant des expériences internationales réussies (mobilité décarbonnée, produire une offre accessible...)

C. Nouvelle mobilité, nouveaux comportements et nouveaux usages

La question des transports est aujourd'hui au carrefour des réflexions qui visent à rendre la vie plus économe, plus facile et plus respectueuse de l'environnement.

Les comportements changent et les initiatives publiques et privées liées à la mobilité se multiplient.

De fait, le rapport à la voiture évolue. Progressivement, la **notion d'usage** se développe par rapport à celle de propriété. Ce nouvel état d'esprit est lié au **développement de services nouveaux** reposant sur le partage ou l'usage ponctuel : autopartage ou voitures en libre-service, minibus privés, taxis ou mototaxis.

De nouveaux usages apparaissent tout comme l'essor de la **multi-modalité** combinant plusieurs modes sur un même trajet.

Pendant, certains blocages persistent tant au niveau de l'État, du législateur, que des prestataires de service traditionnels.

Ainsi, la généralisation de l'autopartage et du covoiturage est rendue complexe par l'absence de texte de loi ; quant à l'activité des minibus privés elle est découragée par l'État qui favorise les taxis sur ce créneau.

Fort de ce constat, il ne s'agit pour autant pas de plaider pour la suppression de la voiture, qui est souvent un outil de travail ou de liberté, mais plutôt d'optimiser son usage. Pour parvenir à cette régulation, il est nécessaire que les élus travaillent à la coordination plus exigeante des politiques de transports et développent toute la gamme des modes de déplacement en l'adaptant aux réalités des citoyens et aux spécificités des territoires. Les déplacements varient en effet selon la densité des espaces traversés, les distances parcourues, la nature de l'itinéraire, etc.

C'est pourquoi nous devons penser au pluriel, et parler désormais « des » territoires de la mobilité, des besoins et des aspirations diverses des usagers ainsi que des offres pour y répondre.

Ainsi, en cœur de ville, le vélo, la marche, et les transports en commun sont les modes de déplacement les plus pertinents. Alors qu'en zone périurbaine, la voiture raisonnée et l'extension de services collectifs diversifiés peuvent offrir des solutions tout à fait performantes.

Parallèlement, l'amélioration de l'articulation des déplacements au sein d'un réseau de transports est essentielle. Pour organiser la fluidité des parcours individuels, il faut développer encore les pôles d'échange multimodaux, qui permettent les connexions d'un mode à un autre.

Propositions :

- Organiser la fluidité des parcours individuels, et développer les pôles d'échange multimodaux qui permettent les connexions d'un mode à un autre.
- Inciter les acteurs territoriaux à développer des offres multiples de mobilité durable, intégrant tous les modes et permettant leurs connexions.

Chapitre 4 : Leviers réglementaires et fiscalité : outils de lutte contre la précarité énergétique

Enfin, de façon transverse : quels leviers réglementaires et tarifaires et quels outils de financement mettre en œuvre pour conjuguer efficacité économique et justice sociale dans la transition énergétique du secteur des transports ?

A. Contexte général

Il convient au préalable de rappeler l'importance comparée des deux grandes familles de sources d'énergies primaires, c'est-à-dire n'étant pas elles-mêmes produites à partir d'autres sources d'énergie : Il y a d'une part les énergies carbonées (dites aussi fossiles) : charbon, pétrole, gaz naturel. Elles représentent à l'échelle mondiale 83% du total des énergies primaires commerciales consommées (contre 85% il y a 20 ans et elles en représenteront encore 70 à 75 % en 2030. Et il y a d'autre part les énergies non carbonées : énergies renouvelables et énergie nucléaire, qui représentent 17% (contre 15% il y a 20 ans) et qui pourraient donc représenter de 25 à 30% d'ici 2030 si une politique énergétique et cohérente est menée en leur faveur.

Un volet essentiel d'une politique de transition énergétique en faveur des énergies non carbonées est celui de la fiscalité. À cet égard, les analyses et propositions en termes de fiscalité doivent tenir compte des impacts économiques (compétitivité notamment dans le contexte européen) et sociaux (sur le pouvoir d'achat des ménages) et doivent s'accompagner d'études d'impact préalables.

B. Une nécessaire remise à plat de la fiscalité sur les énergies

La fiscalité spécifique (TICPE ex. TIPP) et de droit commun (TVA) sur les produits pétroliers représentent 56 % du prix de l'essence et 50 % du prix du gazole. La TICPE génère un produit global de **24,2 milliards d'euros**, partagé entre l'État (14,2 Mds), les régions (6,3 Mds) et les départements (4,3 Mds). Il s'agit de la quatrième recette de l'État, soit 5,6% des recettes fiscales nettes de l'État.

Ainsi, la part de la fiscalité est telle que même si le baril de pétrole et le prix HT étaient à zéro, l'automobiliste paierait à la pompe le gazole 0,67 € le litre et 0,87 € le litre d'essence rien qu'au titre des taxes ! Cette situation a pour conséquence de maintenir les prix des carburants à des niveaux élevés alors que leurs prix HT sont parmi les plus bas d'Europe.

Certains secteurs économiques comme celui des transports routiers étant particulièrement exposés à la concurrence étrangère, toute modification de la fiscalité des carburants doit s'articuler avec le cadre européen de la taxation de l'énergie. Cette condition est indispensable afin de ne pas dégrader la compétitivité des entreprises françaises.

Propositions :

- Prévoir des études d'impact préalables (au plan économique et social) à toute modification de fiscalité
- Mettre en œuvre une fiscalité plus harmonieuse dans un contexte de crise économique et de baisse du pouvoir d'achat.
- Ne pas pénaliser la mobilité et promouvoir des mesures de lutte contre la précarité énergétique.
- Réfléchir à la question de l'internalisation des coûts externes en respectant l'équilibre entre les modes et en évitant à l'usager dépendant du mode individuel une double taxation.

ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE L'URF

L'Union routière de France (URF) est l'organisation qui représente l'ensemble des activités de la filière route.

Depuis 1935, elle regroupe les organismes représentatifs des usagers de l'automobile et de la route, et des professions dont les activités touchent à la construction et à la gestion des routes et autoroutes, à la construction et à l'entretien automobile et aux équipements, à la logistique et au transport routier, à la circulation et à la sécurité routière.

L'URF s'exprime au nom d'acteurs de l'économie nationale qui assurent **88% des transports de personnes et de marchandises** et procurent environ **2,4 millions d'emplois directs en France**.

Organisation transversale représentant tous les métiers de la route, l'URF a pour vocation d'être une force de proposition pour toutes les questions relatives à la route, à la mobilité et aux transports.

Sur le plan national : Élaboration de dossiers, Création de groupe de travail, Publications et études, Participation à différentes instances nationales ou régionales.

Sur le plan international : Diffusion de la technique et de l'expérience routière française à l'étranger, Participation aux manifestations internationales :

- Membre permanent de l'ERF (European Union Road Federation) et de l'IRF (International Road Federation)
- Membre du Conseil d'administration du Comité français de l'AIPCR (Association Mondiale de la Route)

L'URF apparaît comme **un Club** réunissant les différents acteurs de La Route :

- Organisation de rendez-vous réguliers ou de réunions informelles de rencontres et d'échanges de point de vue entre tous les adhérents ou certains d'entre eux.
- Mise en place de conférences sur des sujets d'actualité.
- Action d'échanges d'informations entre les structures des différents adhérents.

Elle **rassemble et tient à jour le maximum d'informations** concernant le secteur des transports en général et la route en particulier : livres, articles, commentaires, données statistiques, etc.

L'URF déploie donc de nombreux efforts pour expliciter les services rendus à la collectivité par la route et exprimer une réelle volonté d'améliorer l'image de la route.

Ainsi l'URF publie chaque année, un ouvrage de référence : le recueil de statistiques des transports en France « Faits et chiffres ».

D'autres outils sont à la disposition des adhérents, des particuliers, des entreprises et des médias afin de permettre aux différents publics concernés de bénéficier d'une source d'information riche et objective sur le secteur de la route.

www.unionroutiere.fr

ANNEXE 2 : LISTE DES ADHÉRENTS URF

- 3M France
- 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)
- ATR (Association Technique de la Route)
- CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles)
- CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile)
- Cofiroute
- Colas
- COSI (Comité d'Organisation des Salons Internationaux de l'automobile, du cycle, du motocycle et des sports)
- CSIAM (Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle)
- Eurovia
- 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)
- FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers)
- GPB (Groupement Professionnel des Bitumes)
- Michelin
- OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens)
- Prévention Routière
- Renault Trucks
- SEIMAT (Syndicat des Entreprises Internationales de Matériels des Travaux Publics mines et carrières, bâtiment et levage)
- SER (Syndicat des Équipements de la Route)
- SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile)
- TLF (Transport et Logistique de France)
- Total
- USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française)