

Assises de la mobilité

Les messages et propositions de la filière automobile

Dans le cadre des Assises de la Mobilité lancées le 19 septembre dernier par le gouvernement, la filière automobile souhaite apporter sa contribution au débat à travers plusieurs propositions. Les recommandations issues des 3 mois de concertation doivent permettre de répondre aux besoins de mobilité sur notre territoire et d'accélérer la transition énergétique, tout en respectant l'équilibre des finances publiques.

Or, nous assistons dans le domaine des transports à des mutations sociétales et techniques majeures qui impliquent directement notre secteur. L'automobile est au cœur de ces transformations puisqu'elle connaît de nombreuses évolutions technologiques et voit également évoluer son usage. Elle occupe une position centrale dans le système de transport car elle représente 80% des déplacements de personnes et joue un rôle majeur dans les déplacements du quotidien : 71% des actifs utilisent leur véhicule pour aller au travail dont 85% dans les communes rurales.

De même, le transport routier de marchandises (poids lourds et véhicules utilitaires légers) est au cœur de l'activité économique et assure près de 85% du transport de fret.

Ainsi, la construction d'un système de mobilité durable et respectueux de l'environnement doit tirer pleinement parti de ces évolutions. A ce titre, nous pensons que la diffusion du véhicule électrifié, connecté et autonome permettra d'optimiser pleinement la mobilité automobile pour la rendre plus propre, plus sécurisée et plus efficace encore. Les nouveaux services de mobilité vont également optimiser l'usage de la voiture en permettant de la partager et de contribuer ainsi à réduire son empreinte environnementale et son coût.

Dans certaines zones denses et à la périphérie des villes, où l'activité économique concentre à la fois les déplacements de personnes et les flux de marchandises, le progrès technique (véhicules propres) associé à une meilleure organisation du système de transport (mesures de fluidification du trafic, organisation logistique, intermodalité efficace, multiplicité de moyens de transport y compris partages de véhicules) permettra d'optimiser l'usage des véhicules et des infrastructures.

Dans des zones moins denses, l'automobile demeure le seul moyen d'accès à l'emploi et aux services publics. Elle assure une mobilité porte à porte qui doit être préservée et renforcée par d'autres usages du véhicule (transport à la demande, covoiturage).

Pour faire émerger les meilleures solutions pour la mobilité de demain, il est important de bien appréhender et mieux anticiper les changements comportementaux et technologiques. Pour cela, il convient d'adopter la règle des 5 ans dans tous les projets de nature réglementaire ou fiscale ayant un impact significatif sur la définition des produits. Il faut également renforcer l'échange et la coopération entre les acteurs publics et privés à tous les niveaux de l'échelle de décision.

1. Mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale

Les messages :

La filière souhaite s'inscrire dans la trajectoire long terme proposée (2040) et ce dans un esprit de co-construction. Il s'agit d'un objectif politique qui nécessite d'être associé à un engagement des pouvoirs publics pour assurer un développement cohérent de l'ensemble de l'écosystème des véhicules électrifiés. Il faut aussi continuer à travailler sur les solutions de dépollution des autres modes de propulsion afin de traiter à la fois des sujets de CO₂ et de qualité de l'air. Cette stratégie doit s'articuler avec la réglementation qui sera adoptée au niveau européen, notamment le règlement CO₂ à l'horizon 2030.

En droite ligne avec les objectifs du plan climat, les constructeurs français ont fait de l'électrification des véhicules un axe majeur de développement. Cette transition s'illustre d'ores et déjà par une offre française de véhicules 100 % électriques qui va encore se renforcer et se compléter par une offre en véhicules hybrides rechargeables.

Il s'agit ainsi de s'attacher à faire décoller le marché des véhicules électrifiés dont la part n'est, à aujourd'hui, que de 1,5% en France sachant que la France est leader sur ce marché en Europe (UE27). Il convient pour cela d'accroître la « compétitivité » des véhicules électrifiés en travaillant sur toutes les pistes, réglementaires, fiscales et d'usages, de nature à favoriser le développement de ce marché.

Le soutien des pouvoirs publics sous forme d'aide à l'achat et à l'installation des infrastructures de recharge est en particulier un critère prépondérant en ce sens. Cette dynamique doit en outre être déployée à l'échelle européenne pour profiter des économies d'échelle apportées par ce marché.

L'augmentation de la fiscalité sur les carburants fossiles est notamment justifiée par les pouvoirs publics au titre des externalités environnementales. A ce titre, il est légitime qu'une fraction des recettes de taxation sur les carburants soit affectée au verdissement de leur champ d'application.

Pour réduire l'empreinte environnementale du transport, il faut aussi continuer à travailler sur le renouvellement du parc qui reste le principal levier d'action. L'âge moyen du parc de voitures particulières s'accroît (8,9 ans) et plus d'1/3 du parc a plus de 10 ans. Le potentiel de rajeunissement est donc réel et permettra une baisse très significative des émissions. Dans le domaine du transport routier de marchandises, seulement 1/5 du parc de poids lourds répond à la norme Euro VI. La conversion des 4/5 restants permettrait de réduire drastiquement les émissions de NOX et de particules.

La baisse de la consommation énergétique et des émissions passe aussi par la réduction de la congestion et une meilleure fluidité du trafic (régulation dynamique des feux et des vitesses, gestion des voies réservées etc...).

Le développement du véhicule automatisé et connecté contribue également significativement à la baisse des émissions de CO₂ avec des gains pouvant atteindre environ 15% grâce aux applications de navigation et à l'éco-conduite (Etude ERTICO 2015).

Enfin, en matière de mobilité propre, la filière est très engagée dans l'économie circulaire avec un taux de recyclage supérieur à 95%.

Les propositions :

- **Soutenir l'achat de véhicules légers neufs et le financement des infrastructures électriques :** Affecter une part des recettes issues de la fiscalité sur les carburants (TICPE, Convergence de fiscalité Essence / gazole, Contribution Climat énergie) aux aides à l'achat des véhicules électrifiés et au déploiement des infrastructures de recharge notamment publiques (charge rapide).
- **Favoriser le déploiement d'une infrastructure de distribution de l'hydrogène** et soutenir l'achat de véhicules à pile à combustible, qui sont complémentaires des véhicules à batterie pour arriver à une mobilité totalement électrifiée.
- **Soutenir l'investissement des entreprises et des collectivités dans les véhicules lourds électriques :** Etendre le dispositif actuel de suramortissement s'appliquant aux poids lourds GNV de plus de 3,5t, aux véhicules électriques et à la location longue durée (appelé à se développer pour assurer le déploiement de l'offre électrique dans le secteur privé). Trouver un dispositif de soutien similaire pour les collectivités qui sont des acteurs importants sur certains segments de marché (transport urbain, collecte des ordures ménagères) mais qui ne peuvent bénéficier du suramortissement.
- **Mettre en place des incitations à l'usage :** Mise en place de voies de circulation réservées aux véhicules à très faibles émissions (cf. article 36 de la loi de transition énergétique).

- **Promouvoir l'éco-conduite**, notamment à travers l'exploitation des nouvelles technologies de l'information et de la communication.
- **Harmoniser les politiques locales en lien avec les véhicules propres** au niveau national et idéalement européen.
- **Mettre en place un plan national de fluidification du trafic** coordonné entre 5 grandes villes françaises en y associant les bons acteurs (pôles de compétitivité, URF, etc...)
- **Seconde vie des batteries** : Favoriser les expérimentations de raccordements d'unité de stockage de batteries de seconde vie au réseau électrique. Réfléchir à la réglementation sur le transport des batteries actuellement considérées comme matières dangereuses.
- **Soutenir la Recherche et Développement** : nécessité de pérenniser les dispositifs de soutien à la R&D (notamment Programme d'Investissement d'Avenir) pour accompagner la transition énergétique dans un environnement concurrentiel important, marqué par l'arrivée de nouveaux entrants. S'assurer de la préservation de la neutralité technologique dans l'évaluation de la demande de subventions d'un projet technologique.
- **Recyclage** :
 - Clarifier la réglementation relative au transfert de responsabilité du producteur / metteur sur le marché à l'exploitant des batteries en seconde vie. Si le constructeur reste responsable du recyclage des batteries, cela peut freiner le développement du modèle économique de seconde vie des batteries.
 - Promouvoir le rechapage des pneus, sauf pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers, au titre de l'économie circulaire présentant un intérêt tant du point de vue de la préservation des ressources de matières premières que du maintien d'un savoir-faire industriel français.

2. Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique

Les messages :

Connecté à l'infrastructure et aux autres véhicules, le véhicule automatisé doit permettre d'optimiser les temps de parcours, la consommation de carburant, d'améliorer la sécurité routière en anticipant les événements routiers présentant un risque et d'apporter un confort accru à son utilisateur. La connectivité et l'autonomie doivent également permettre de développer de nouveaux services de mobilité qui accompagnent la transition écologique.

Le développement et l'utilisation des véhicules connectés et autonomes, au cœur de l'évolution ou de la transformation des modes de transport, constitue un enjeu économique, social et écologique majeur pour la compétitivité des constructeurs français.

Il est nécessaire que l'action publique liée à la mobilité connectée soit élaborée en concertation étroite avec les acteurs privés avec une approche agile, pragmatique et souple des pouvoirs publics. Leur soutien aux innovations de la mobilité connectée est nécessaire.

Les véhicules automatisés seront soumis à un ensemble de règles complexes en cours d'adaptation. Dans ce contexte, le respect de la vie privée des personnes est une question clé et le pack de conformité véhicules connectés, qui vient d'être finalisé avec la CNIL, constitue une étape importante pour le traitement des données générées par le véhicule connecté et demain autonome, qui peut échanger des informations avec son environnement.

Les propositions :

- **Soutenir les expérimentations sur le véhicule autonome** en s'appuyant sur une réglementation souple avec un suivi partagé des résultats des expérimentations et la mise en place d'une dotation budgétaire pluriannuelle spécifique.
- **Soutenir les mesures permettant le développement du véhicule autonome**, en particulier avec la possibilité de traitement des données d'infraction dans des conditions strictement encadrées.
- **Elaborer un document de type « soft law »** afin d'assurer une sécurité juridique dans l'application de la convention de Vienne. Des lignes directrices ou une circulaire pourraient être adoptées à cette occasion. Il serait souhaitable de **prévoir un groupe de travail réunissant les constructeurs et les pouvoirs publics** en amont des travaux du WP 1 CEE ONU.
- **Modifier le code de la route** pour permettre la circulation des premières fonctions de conduite autonome sur voies à chaussées séparées dans un premier temps.
- **Engager une réflexion sur la formation** et l'information à donner au conducteur (dont modification du permis de conduire).
- **S'assurer que les travaux en cours portant sur la modification du régime de responsabilité n'aient pas d'impact significatif sur la loi Badinter** de 1985 qui est applicable en cas d'accident impliquant un véhicule à conduite déléguée partielle ou totale.

- **Engager une réflexion avec les pouvoirs publics sur la responsabilité pénale** notamment sur les questions suivantes :
 - la suppression de certaines infractions imputables au conducteur,
 - la possibilité de prévoir des infractions pénales interdisant certaines activités annexes
 - la possibilité d'une attribution de responsabilité de l'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation.
- **Eviter l'introduction de contraintes nouvelles sur le développement du véhicule automatisé**, à l'occasion du débat parlementaire sur le projet de loi Informatique et Libertés II, prévu pour début 2018.
- **Permettre un accès maîtrisé aux données du véhicule** dont le constructeur est responsable en termes de sécurité et d'homologation : **la solution du « véhicule étendu »**, qui est à un stade avancé de normalisation internationale, **doit être soutenue et reconnue par les pouvoirs publics** dans le cadre de la stratégie nationale.

La solution dite du « *Véhicule étendu* » est développée au niveau international par les constructeurs automobiles, en coordination avec les équipementiers et les distributeurs, afin de mettre en place un standard ISO. Les principes du « Véhicule étendu » sont destinés à apporter une sécurité très élevée des accès et applications liés aux véhicules connectés afin d'assurer une protection efficace des personnes, de leurs données et des biens, conformément aux principes Informatique et Libertés et du règlement général sur la protection des données personnelles applicable au 25 Mai 2018.

Plusieurs normes internationales sont en voie de finalisation pour le véhicule étendu et ses interfaces.

La filière automobile souhaite être associée aux travaux des pouvoirs publics sur l'ensemble de ces questions.

3. Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

Les messages :

Dans les zones rurales et périurbaines où les transports publics sont peu développés, l'automobile est souvent l'unique moyen d'accès aux lieux d'emplois, aux services publics et aux loisirs. Elle répond aux besoins de déplacements des habitants de ces territoires peu denses et favorise leur désenclavement. C'est une solution de transport pertinente dans un contexte de rareté des ressources publiques car elle ne nécessite pas de lourds investissements pour la collectivité.

Pour les ménages, ce sont les coûts d'utilisation (carburant, entretien-réparation, péages) qui pèsent le plus sur la dépense automobile, représentant environ 2/3 des dépenses totales. Le développement du marché de l'occasion (3 fois plus important que le neuf) permet en effet de répondre en partie aux besoins d'équipement des ménages les plus fragiles. La réduction des coûts d'usage de l'automobile reste donc indispensable pour garantir la mobilité dans ces territoires contraints.

La baisse des coûts d'entretien-réparation des véhicules est déjà démontrée, par exemple, par l'usage des pièces de réemploi et peut encore être développée. De même, le développement des garages solidaires contribue à réduire les coûts automobiles des ménages les plus pauvres.

Une des pistes encore peu exploitée, notamment dans les territoires peu denses, est celle de la mutualisation (covoiturage, autopartage). La voiture partagée permet de baisser les coûts d'utilisation (carburants, péages, stationnement) et a en outre un impact positif sur la congestion et les émissions de CO₂ et de polluants.

Les gains potentiels sont d'autant plus forts que la baisse du nombre de personnes par ménage et la hausse du taux d'équipement automobile ont entraîné une baisse du taux moyen d'occupation des véhicules à 1,6 personne. Ce taux d'occupation est particulièrement faible sur les trajets domicile-travail ou domicile-étude (1,1 personne). Ainsi le covoiturage sur les trajets-domicile travail, majoritairement réalisés en voiture (pour 70% des actifs) offre un potentiel d'économies important. Des mesures incitatives favoriseront le développement du covoiturage qui doit également rester attractif sur le plan économique.

Les propositions :

- **Encourager l'usage partagé du véhicule :**
 - Création d'aires de covoiturage sécurisées et bien identifiées (proches des pôles d'échanges et sur les lieux de travail)
 - Réservation de voies dédiées (mêmes voies que VE, taxis, VTC)
 - Tarification incitative pour les covoitureurs sur les axes payants
 - Tarifs de stationnement préférentiels pour les personnes qui partagent leur véhicule personnel

- **Affecter une partie du budget transport des collectivités territoriales aux nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage) pour les intégrer dans les offres de transport public.**

4. Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport

Les messages :

La voiture particulière reste un maillon obligé de la chaîne de transport pour les habitants des zones périurbaines ou rurales non desservies par des lignes régulières de transports en commun. Pour ces personnes, une meilleure articulation des déplacements au sein du réseau de transport passe donc par une meilleure interconnexion avec le mode routier.

Pour cela, il faut développer les pôles d'échanges multimodaux (notamment parking relais proche des gares et à l'entrée des villes) et mettre en place des services qui facilitent le passage d'un mode de transport à l'autre (tarification combinée, informations multimodales, offre de location multimodale).

La future mise en œuvre de la décentralisation du stationnement au 1^{er} janvier 2018 risque d'entraîner un bouleversement pour les usagers. Il est primordial que ces nouvelles règles soient parfaitement transparentes et compréhensibles pour les usagers. Nous proposons de renforcer l'information sur le stationnement et sur l'ensemble des réglementations liées à la circulation (ZCR).

La logistique urbaine fait également partie intégrante de la ville et doit à ce titre faire l'objet de mesures appropriées. La réglementation du transport de marchandises en ville (heures d'accès, véhicules autorisés, arrêts et stationnement) est définie au niveau local. Pour optimiser la distribution urbaine, ces règles devraient à minima être harmonisées avec les communes limitrophes ou au niveau de l'agglomération.

Enfin, la limitation de l'accès aux centres villes sur des critères de poids des véhicules n'est pas forcément judicieuse. Il faut éviter dans ce domaine une approche trop dogmatique et tenir compte du fait que chaque type de véhicule peut avoir sa zone de pertinence y compris en ville. Les restrictions de circulation quand elles existent doivent plutôt viser à favoriser l'accès aux véhicules propres.

Les propositions :

- **Développer des offres de tarification combinées** : en intégrant par exemple le coût des parkings relais dans les abonnements de transports publics.
- **Accroître l'offre de stationnement dans les parkings relais** à l'entrée des villes et à proximité des gares (notamment en vue de la construction des gares du Grand Paris).
- **Créer des aires pour le covoiturage et des parkings réservés aux covoitureurs** sur le lieu de travail et à proximité des pôles d'échange (gares, TC).

- **Renforcer et regrouper l'information via une plateforme nationale** (site internet, application mobile) sur les mesures de circulation (ZCR) et de stationnement en ville.

5. Mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques

Les messages :

La filière automobile a beaucoup œuvré dans le domaine de la sécurité. Elle va continuer à proposer des progrès techniques significatifs par la diffusion croissante de dispositifs d'aide à la conduite (ADAS) de plus en plus performants, destinés à éviter que l'accident ne survienne, et par le développement du véhicule autonome.

Mais, le renouvellement du parc automobile par des véhicules neufs ou moins anciens reste la solution la plus efficace en volume car elle permettra au plus grand nombre de profiter très vite des dernières avancées techniques (contrôle de la stabilité et de la trajectoire du véhicule, aide au freinage d'urgence, limiteur volontaire de vitesse, mais aussi les structures à absorption d'énergie et habitacles indéformables....).

Le développement des systèmes de transport intelligents et des dispositifs de communication entre véhicules et infrastructures est prometteur. Il devra se faire chaque fois dans le respect de l'efficacité réelle et de la maîtrise de ses impacts économiques.

Ces systèmes dépendent de démarches de réglementation et de standardisation (concernant notamment les protocoles d'échanges) au niveau européen.

Les défis environnementaux que l'industrie automobile doit relever, dans un contexte économique et industriel très dur, obligent à mieux maîtriser l'évolution de la masse des voitures.

Les nouvelles technologies de motorisation, électriques et hybrides, mais aussi les nouveaux modes d'usage de l'automobile vont sans aucun doute amener les constructeurs à ajuster leur cahier des charges de sécurité automobile pour continuer à proposer un haut niveau de sécurité tout en progressant dans le domaine des performances environnementales.

Les propositions :

- **Mettre en place une base de données nationale** sur les études détaillées d'accidents.
- **Soutenir les programmes de recherche sur la sécurité routière.**

6. Mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance

Les messages :

L'automobiliste contribue fortement au budget de l'Etat par les taxes et redevances qu'il acquitte. L'ensemble des recettes spécifiques apportées par la route aux administrations publiques (Etat et collectivités locales) s'établissent à environ 41 Mds d'€ en 2015, dont 79% proviennent des taxes sur les carburants. Les dépenses consacrées spécifiquement à la route s'élèvent à environ 15 Mds d'€ en 2015. La route génère donc un excédent positif de 26Mds €, qui va s'accroître avec la hausse de la TICPE et de la taxe carbone.

Une partie de cet excédent pourrait être utilisée pour entretenir les infrastructures routières qui se dégradent (réseau non concédé) et adapter une partie du réseau au véhicule électrifié et autonome.

Par ailleurs, la contribution des entreprises via le versement transport (VT) représente environ 40% du financement des transports publics et atteint même 50% en Ile de France. Pourtant, même en Ile de France, les transports publics ne sont utilisés que pour 40% des déplacements domicile-travail.

Dans ce contexte, une partie de la contribution financière des entreprises devrait servir à promouvoir l'usage partagé de la voiture et à mettre en œuvre des mesures de fluidification du trafic (auto-adaptation des vitesses, information sur l'état du trafic et les possibilités de rabattement, mise en cohérence des feux et signalisation) pour réduire la congestion aux heures de pointe.

Les propositions :

- **Veiller à ne pas alourdir davantage la fiscalité automobile** qui pèse déjà très fortement, du fait de la part élevée des taxes sur le carburant, notamment au sein des ménages les plus fragiles.
- **Mettre en place une gouvernance des Autorités Organisatrice de la Mobilité** qui prennent mieux en compte les besoins des entreprises et la réalité des déplacements.
- **Mobiliser une partie des recettes payées par l'automobiliste et le transport routier de marchandises** (40 Mds € pour la seule fiscalité automobile spécifique) pour entretenir les réseaux routiers, développer les infrastructures d'avitaillement et mettre à niveau les infrastructures pour le véhicule autonome et connecté (dont 5 G).

LES PRINCIPALES PROPOSITIONS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE POUR LES ASSISES DE LA MOBILITE

- **Soutenir la diffusion du véhicule électrifié : aides à l'achat, financement des infrastructures, harmonisation des politiques locales, incitations à l'usage.**
- **Favoriser le développement du véhicule autonome avec un soutien aux expérimentations et une réglementation appropriée.**
- **Permettre un accès maîtrisé aux données du véhicule avec la reconnaissance, par les pouvoirs publics, de la solution du « véhicule étendu ».**
- **Soutenir la R&D : pérennisation des dispositifs de soutien comme le PIA, soutien aux programmes de recherche sur la sécurité routière (base de données sur les accidents).**
- **Mobiliser une partie des recettes de la route pour financer les dépenses de la route : entretien des réseaux, développement des infrastructures d'avitaillement et des infrastructures pour le véhicule autonome et connecté.**
- **Encourager l'usage partagé du véhicule : création d'infrastructures dédiées et incitations à l'usage.**