



CNPA



CONSEIL NATIONAL
DES PROFESSIONS
DE L'AUTOMOBILE



LA MOBILITÉ, UN DROIT POUR TOUS



JANVIER 2020

PRÉSENTATION DU PROJET

La mobilité sera au coeur des prochaines élections municipales et des mandats qui en découleront. Parce qu'il s'agit d'une réalité quotidienne pour des dizaines de millions de Français, et parce qu'ils ne peuvent se résigner à une fragilisation du droit fondamental à la mobilité, les professionnels du secteur ont souhaité mener un travail de réflexion sur l'automobile, sa place dans la société et son avenir.

Cette contribution a vocation à faire la synthèse de cette réflexion.

Les professionnels de l'automobile sont au cœur des solutions de mobilité. Ils assurent un maillage territorial à travers 140 000 entreprises et 500 000 salariés.

Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) appelle de ses voeux un dialogue avec l'ensemble des décideurs publics pour venir compléter ce travail, en débattre et rechercher collectivement les solutions permettant de répondre de manière adaptée à l'ensemble des enjeux et des défis de notre société. C'est par une pluralité de solutions, par l'innovation, par l'incitation que nous ferons évoluer les comportements des usages pour une mobilité raisonnée et responsable.

Soucieux de proposer un travail de qualité, cette réflexion est étayée par des sources (INSEE, ADEME, CEREMA, universitaires...) dont la qualité est admise par le plus grand nombre et par leurs pairs. L'ensemble des documents cités sont publics.

PRÉSENTATION DU COMITÉ DE PILOTAGE

Constitué autour du Président du CNPA, Francis Bartholomé, et à l'initiative du président du CNPA Ile-de-France, Jean-Claude Dugeny, le Collectif Auto, piloté par le Délégué général du CNPA, Xavier Horent, réunit élus, professionnels de la Branche et experts.

Les membres du Collectif Auto ont contribué à la réflexion sur ce livre blanc, en apportant leur analyse et leur vision pour l'avenir des mobilités.

► Autour de Jean-Claude Dugeny, les membres du Collectif ayant contribué à la rédaction du document sont :

- Thomas Courtois, Chef d'entreprise, Groupe Courtois
- Jean-Jacques David, Président des locataires-gérants de stations-service, CNPA
- Dorothée Dayraut Jullian, Directrice des affaires publiques et de la communication, CNPA
- Laurence Dubar, Chef de projet affaires publiques et relations extérieures, CNPA
- Frédéric Geney, Conseiller senior, Euros agency
- Fabrice Godefroy, Personnalité qualifiée mobilités et environnement du CNPA
- Xavier Horent, Délégué général du CNPA
- Clarisse Paris, Chargée des affaires publiques, CNPA
- Clémentine Pinet, Directrice adjointe pôle affaires publiques, Euros agency

► Des experts et personnalités ont également contribué à ces réflexions, à travers leur « Parole d'expert » :

- Jean-Louis Blanc, Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE)
- Didier Bollecker, Président de l'Automobile Club Association
- Jean Coldefy, Directeur du projet Mobilité 3.0, ATEC ITS France
- Yoann Demoli, Directeur du département de sociologie et de géographie, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines
- Christian Gerondeau, Polytechnicien, expert indépendant
- Florence Gilbert, Directrice générale de Wimoov
- Bernard Jullien, Maître de Conférence en économie à l'Université de Bordeaux, Directeur du Gerpisa
- Jean Todt, Président de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la Sécurité Routière

À PROPOS DU CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) est une organisation professionnelle, fondée en 1902 pour représenter les intérêts des entreprises de la distribution et des services de l'automobile en France.

Premier mouvement d'entrepreneurs de la mobilité, il regroupe les chefs d'entreprises de toutes tailles – de la start-up, jusqu'à la PME et au grand groupe – sur l'ensemble du territoire national.

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5^{ème} branche économique de France avec 140 000 entreprises de proximité, 500 000 emplois non délocalisables et 60 000 jeunes en formation chaque année.

Le CNPA défend les métiers de l'automobile en animant une dynamique de filière et en développant une approche prospectiviste sur des thèmes communs à tous les métiers de la mobilité, tels que la gestion des parcs, l'accès à la mobilité, l'emploi, les nouvelles technologies, le développement durable ou encore l'économie circulaire.

Une convention collective nationale fédère cet écosystème global, assortie d'une responsabilité paritaire éminente en matière de retraites, prévoyance, santé (groupe IRP-Auto) et de formation professionnelle (ANFA et OPCO-Mobilités).

Le CNPA est présidé par Francis Bartholomé et dirigé par Xavier Horent.

SYNTHÈSE DÉCIDEURS

Usage du quotidien et élément central du débat sur la mobilité, l'automobile est progressivement passée, dans le discours politique, d'une icône de l'émancipation à l'incarnation de tous les enjeux sanitaires, environnementaux, sécuritaires...

L'automobile est un objet du quotidien pour l'essentiel des Français et le trait d'union entre les territoires. L'automobile, dans la majorité des régions, est encore aujourd'hui la seule solution de déplacement du quotidien, pour accéder à l'emploi, à l'éducation, à la santé, à la vie tout simplement.

En France, 86% des foyers disposent d'au moins une automobile avec un rééquilibrage du mix énergétique observé depuis 2012 qui se fait presque exclusivement par un transfert du diesel (56% des motorisations du parc roulant en 2018) vers l'essence (43,5%), les motorisations électriques restant encore à un niveau infime (0,5%).

Aussi vrai que l'automobile n'a de cesse d'innover et de se repenser, il nous apparaît nécessaire, à notre tour, de repenser collectivement la place et l'usage de l'automobile au regard des nouveaux besoins et pratiques de mobilité et d'une nécessaire évolution des politiques publiques dans les domaines de l'urbanisme, de la sécurité et de la santé.

Penser l'évolution ne doit pas conduire à l'interdiction ou à un usage réservé aux plus aisés, par l'instauration d'un droit censitaire à la mobilité, alors que la plupart de nos compatriotes ne vivent pas, parfois par choix et souvent par obligation budgétaire, dans les hyper-centres urbains. Cette logique de restriction des usages couplée à une forte instabilité des politiques publiques de soutien à la transition (prime à la conversion, bonus-malus, TVA...) entraînent une grande confusion chez les consommateurs, qui préfèrent dès lors retarder le remplacement de leurs véhicules actuels. Les professionnels subissent également l'impact de ce cadre, instable.

Conséquence d'un parc automobile français vieillissant, le verdissement par la modernisation est enrayé. Il est temps de donner de la cohérence aux politiques de mobilité, du local au national, pour en assurer le succès, et rendre possible, dans des conditions économiques et sociales acceptables, les transformations de la filière et d'un écosystème global.

Le défi qui se pose à nous, collectivement, est avant tout celui de la lutte contre la congestion et l'exclusion, pas celui de la lutte contre la mobilité.

Le covoiturage du quotidien, parmi tant d'autres usages innovants, la lutte contre la congestion et la concrétisation d'une intermodalité prônée par tous mais jamais réalisée faute d'engagement budgétaire à la hauteur des besoins, doivent être les cartes maîtresses de la politique de mobilité que vous déploierez au cours de votre prochain mandat.

Au lieu de restreindre les moyens, il est primordial d'ouvrir le champ des possibles.

Enfin, tout choix doit être fait de façon éclairée et ses conséquences assumées. Il est absolument nécessaire d'évaluer les impacts sociaux et économiques des choix politiques arbitrés en matière de mobilité et d'accompagner chaque professionnel de l'automobile dans l'évolution voire la reconversion de son activité.

Parce que ce travail est immense et qu'il ne peut être esquivé, nous prenons l'engagement de nous tenir à vos côtés pour la conception et la mise en oeuvre d'une politique de mobilité réaliste et ambitieuse, juste et innovante, contemporaine et durable.

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DU PROJET	3
PRÉSENTATION DU COMITÉ DE PILOTAGE	4
À PROPOS DU CNPA	5
SYNTHÈSE DÉCIDEURS	6
INTRODUCTION	10
LA PAROLE AUX EXPERTS	12
LA VÉRIF' - REVENONS-EN AUX FAITS	28
▶ La branche des services de l'automobile en France serait « sans avenir »	29
▶ L'automobile ne contribuerait que peu au budget général de la Nation	29
▶ Les Français pourraient se passer de leur véhicule pour aller travailler	30
▶ L'automobile serait une source majeure de pollution	30
▶ Une voiture diesel polluerait plus qu'une voiture essence	32
L'AUTOMOBILE, VECTEUR D'ÉMANCIPATION ET DE LIBERTÉ	35
▶ La voiture, un outil indispensable pour répondre aux besoins de mobilité des Français	36
▶ L'automobile, un objet passionnel	38
▶ Mobilité et employabilité : le permis, sésame de l'émancipation individuelle et professionnelle	39
LES MOBILITÉS PARTAGÉES, UN HORIZON PLUS QU'UNE RÉALITÉ	41
▶ Le covoiturage, une pratique qui s'installe progressivement	42
▶ Le recours à l'innovation ne se décrète pas	42
▶ Des solutions de mobilité partagée à concevoir dans un dialogue entre les acteurs publics et privés	43
VELO, SCOOTER, MOTO : UN COMPLEMENT DE MOBILITÉ	46

NE BÂTISSONS PAS DE CITÉS INTERDITES	49
▶ Penser la ville de demain en partant de l'existant	50
▶ Un parc automobile français en mutation	52
▶ Quel mix énergétique pour les prochaines décennies?	54
▶ Véhicules électriques, hybrides... les politiques de mobilité doivent avant tout tenir compte de la diversité des usages	58
▶ Assurer une transition pleinement inclusive	61
▶ L'hypothèse du péage urbain doit être considérée avec précaution	
L'INTERMODALITÉ SE PENSE AUTANT DANS LES VILLES QU'EN PÉRIPHÉRIE	63
▶ La gentrification urbaine par le prix de l'immobilier a conduit à un allongement de la distance domicile-travail	64
▶ Les infrastructures routières au cœur de la mobilité de demain	67
▶ Une adaptation des modes de transport en fonction des besoins	68
LES CONSÉQUENCES DES CHOIX DOIVENT ÊTRE ASSUMÉES	71
▶ Anticiper l'évolution du secteur	72
▶ Évaluer l'impact des décisions futures	73
▶ Accompagner la reconversion des professionnels impactés	74
LETTRE OUVERTE	76
NOS 34 PROPOSITIONS	78
▶ Informer, expliquer, valoriser	79
▶ Permettre l'inclusion sociale par la mobilité	79
▶ Se donner des obligations de résultats, pas de moyens	80
▶ Accompagner les usagers dans la transition	80
▶ Faire des choix urbanistiques déterminants pour la mobilité	81
▶ Concrétiser l'intermodalité	82
▶ Permettre une adaptation professionnelle réussie	83
ANNEXE BIBLIOGRAPHIQUE	84

INTRODUCTION

Issue de la seconde révolution industrielle et popularisée au cours des Trente Glorieuses, l'automobile n'a eu de cesse d'évoluer, de se moderniser, de se réinventer. Apanage des plus riches à la Belle époque, elle devient tour-à-tour le symbole d'un confort moderne partagé dans l'Après-guerre, puis celui de l'émancipation de générations de jeunes adultes prenant le volant comme on s'envole du nid familial.

Tout au long de ce parcours, le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), fondé en 1902, a accompagné, représenté et porté la voix d'un secteur qui a fait la puissance industrielle de la France et sa fierté à l'international, tout en dessinant la géographie de notre territoire.

L'histoire moderne de notre pays est intrinsèquement liée à l'automobile, des taxis de la Marne aux voitures présidentielles, en passant par les légendaires trajets d'été sur la Nationale 7.

Ainsi, au fil des années, les Français ont développé un attachement et une passion pour l'automobile. D'abord celle du foyer familial, mais aussi toutes celles qui composent aujourd'hui une richesse patrimoniale rare pour notre pays, qui attire chaque année des millions de visiteurs dans les salons automobiles, à l'instar du Mondial de Paris réunissant à chaque édition plus d'un million de passionnés, mais aussi des salons high-tech tel que Viva Technology dont la zone dédiée aux mobilités est devenue un incontournable.

Ce lien précieux et intense qui unit l'automobile aux Français oblige tout un secteur. Nous devons rétablir un peu de nuance et de pondération.

S'il est évident que l'automobile a pollué dans un passé encore récent, à l'instar de l'industrie ou de la production d'énergie, elle accompagne aujourd'hui l'ensemble de la population vers des comportements plus vertueux. Elle est le moteur d'une transformation historique, grâce à l'innovation continue, en nous permettant d'aller toujours plus loin en consommant toujours moins d'énergie fossile. Ainsi, l'automobile a progressivement su répondre à une dynamique qui lui est tout extérieure : l'étalement urbain lié au prix du foncier.

Aujourd'hui, l'automobile demeure le trait d'union entre les pôles économiques et les territoires enclavés où les moins aisés, poussés par la hausse des coûts du foncier se sont retrouvés relégués, et dans lesquels l'État n'a pas jugé utile ou, tout simplement, possible de développer un réseau de transports en commun réellement opérant. L'automobile, c'est aussi l'outil essentiel de ceux qui travaillent la nuit, sur des chantiers ou bien encore dans des zones non desservies par d'autres moyens.

Alors que les exécutifs municipaux qui entreront en fonction au printemps 2020 auront la lourde obligation de préparer nos communes pour la mobilité de 2050, les professionnels de l'automobile tiennent à rappeler clairement et fermement que l'enjeu doit être la défense d'une mobilité plus inclusive, sans fracture territoriale, et non d'aller à l'encontre de la mobilité des Français.

Aux solutions dont la principale qualité est de servir une communication politique, il conviendra de préférer une approche raisonnable, pragmatique et scientifique. Les progrès réalisés en quelques années sont immenses et d'autres sont encore à venir. La Profession les a initiés et concrétisés.

Mais cet élan ne doit pas nous faire oublier que nous sommes à un moment où les modèles économiques et les technologies ne sont pas encore stabilisés. On doit avant tout privilégier une pluralité de solutions, qui soient réalistes et adaptées aux besoins, alors que les besoins de mobilité devraient être multipliés par deux d'ici à 2050.

LA PAROLE AUX EXPERTS

*Dans le cadre de sa démarche,
le CNPA a proposé à des experts
reconnus dans la filière
d'apporter leur contribution.*

JEAN COLDEFY

Directeur du projet Mobilité 3.0
(ATEC ITS France)



La mobilité est au coeur des enjeux des élections municipales et paradoxalement, alors que le pays sort à peine de sa plus grande crise sociale depuis cinquante ans, le message envoyé par les grandes villes est « bannissons la voiture ! ».

Affirmer que la suppression de la voiture serait le seul horizon de la politique de mobilité, c'est aller un peu vite en besogne. C'est oublier que la voiture a permis de desserrer la contrainte financière du marché du logement, en permettant d'aller chercher plus loin ce qui n'était plus disponible à proximité. C'est l'inadéquation du marché de l'habitat avec les besoins et la localisation des emplois qui ont induit une décorrélation entre habitat et emplois avec son lot de pollution, d'émissions de CO₂ et d'invasion des espaces publics, 80% des trajets étant réalisés en voiture pour accéder aux agglomérations, faute d'alternatives efficaces en transports en commun. Avec la gentrification au centre et le blocage de l'urbanisation dans les communes de proches périphéries, c'est in fine une moindre mixité sociale et un allongement des distances domicile-travail que le jeu des acteurs a induit. Ceux qui prennent leur voiture pour aller travailler tous les jours n'ont pour la plupart tout simplement pas le choix et si en ville la voiture est un problème compte tenu des encombrements qu'elle génère, en zones rurales, elle est une solution.

La ville sans voiture est une folie idéologique qui viendra surtout pénaliser ceux qui ont besoin d'accéder aux centres urbains. Raisonner à la seule échelle communale attise les tensions entre les territoires et les populations. Pour sortir de cette logique de confrontation, il convient d'agir à l'échelle de l'aire urbaine et simultanément sur les politiques de mobilité, d'urbanisme et de logement. La cible, ce sont les ménages à revenus moyens ou modestes contraints de faire beaucoup de kilomètres en voiture : ceux qui protestent depuis fin 2018, s'estimant proches de la relégation et stigmatisés par les habitants des villes.

La solution passera par la mise en place d'axes lourds de transports en commun reliant les périphéries avec les zones d'emplois des agglomérations avec une offre en parcs relais massive. Ce programme permettra de diviser par deux le trafic routier et aura un impact considérable sur le budget transport des ménages et les émissions de CO₂. Il nécessite des investissements lourds. La politique de logement et d'urbanisme devra, elle, offrir des alternatives à l'émigration des habitants loin des zones d'emplois.

Pour résoudre les problèmes de mobilité, les villes centres ne doivent pas se barricader mais au contraire coopérer avec les territoires voisins. Alors qu'elles concentrent les richesses économiques, les grandes agglomérations ont une responsabilité morale vis-à-vis des périphéries. Les communes périphériques devront elles accepter le regroupement de communes, l'ouverture à l'urbanisation et la densification, la régulation des flux automobiles pour accéder aux agglomérations. Jouer le seul territoire de la commune ou de la métropole, c'est prendre le parti des intérêts particuliers en excluant ceux qui n'habitent pas le territoire, mais qui pourtant y vivent aussi alors que c'est le parti des intérêts communs qu'il nous faut choisir. »

YOANN DEMOLI ¹

Directeur du département de sociologie et de géographie,
Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines



1. QU'INCARNE L'AUTOMOBILE, EN 2019, DANS LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE ?

Figurant dans le budget de la majeure partie des ménages, l'automobile n'occupe pas la même place dans la structure des dépenses des différents groupes sociaux. Bien symbolique de la consommation de masse, elle participe moins de l'homogénéisation des budgets des ménages que de leur polarisation. La composition de la dépense automobile (captée presque entièrement par l'acquisition de nouveaux véhicules ou bien par les coûts d'entretien et d'usage) montre des significations contradictoires. La présence de l'automobile dans la majeure partie des budgets des ménages témoigne bien du fait que la possession d'une automobile n'est plus, en soi, distinctive – puisque, progressivement, les différents groupes y ont accès. Toutefois, cette dernière implique une consommation inégalement contraignante. Cela vient confirmer que la pauvreté ne consiste pas seulement en une exclusion de la sphère de la consommation, mais aussi en une contrainte dans les choix de consommation. Structure parmi les plus contraignantes, selon John Urry (2007), l'automobilité engendre des coûts inégalement répartis. Pour la grande majorité des ménages, la voiture n'est pas un bien supérieur, ou un bien de luxe, comme les nomment les économistes, mais plutôt un bien inférieur, indispensable et relevant plutôt de l'ordre des dépenses contraintes. Outil désormais incontournable de la mobilité, elle occupe une place structurante dans les budgets des ménages les plus populaires, tandis que les groupes les plus favorisés peuvent en minorer le poids. Cette baisse du poids de la dépense automobile avec le

niveau de revenus constitue le second indice confirmant que, pour beaucoup, la voiture n'est pas une dépense de statut, qui permet de se distinguer socialement, mais une dépense nécessaire.

Plus encore, l'automobile vient renouveler les multiples observations faites sur le coût de la consommation des groupes les plus populaires. L'automobilité, à laquelle accèdent les différents groupes sociaux, fait peser des coûts différenciés : les groupes au volume global de capital le plus élevé jouissent d'une mobilité relativement peu coûteuse. La diffusion de l'automobile via le marché de l'occasion, dans un contexte de vieillissement du parc automobile (Coulangeon et Petev 2013), n'opère pas tant une moyennisation qu'une segmentation des coûts.

Comparée à une cathédrale par Roland Barthes en 1957, l'automobile devrait plutôt être considérée, 60 ans plus tard, comme un frigidaire, l'un de ces quatre équipements (avec la chaudière, le réfrigérateur et la machine à laver) dont la panne engendre des coûts particulièrement lourds et anxiogènes, mettant en péril le quotidien des ménages vulnérables. Indispensable pour beaucoup, la voiture constitue un poste de dépenses élevé et instable, deux caractéristiques qui ont fortement joué dans le mécontentement à l'origine du mouvement des « gilets jaunes ».

2. 70% DES ACTIFS UTILISENT QUOTIDIENNEMENT LEUR AUTOMOBILE POUR ALLER TRAVAILLER. L'AUTOMOBILE EST-ELLE VÉCUE COMME UN OBJET DE DÉPENDANCE ?

De plus en plus présente, rendue indispensable par sa banalisation même, l'automobile joue un rôle essentiel dans la mobilité quotidienne des ménages, même si son usage varie selon les espaces et selon les groupes sociaux.

On assiste ces trente dernières années à une (double) intensification de l'usage de l'automobile. Tout d'abord, de moins en moins de ménages sont privés de voiture. Le nombre de voitures à disposition des ménages a crû de 80 % entre 1981 et 2008, ce qui correspond, en tenant compte de la croissance démographique, à une hausse du taux de motorisation pour l'ensemble des ménages. Seuls 19 % des ménages, en 2008, n'ont pas de voiture, contre 30% en 1981. Ensuite, de plus en plus de ménages ont au moins deux voitures, montrant un phénomène d'individualisation de l'équipement, commun à d'autres biens de consommation. En effet, le taux de multi-équipement augmente de 14 points entre le début des années 1980 et la fin des années 2000, s'établissant à 36% en 2008. L'essor de l'usage de l'automobile est aussi lié au mouve-

ment de périurbanisation en cours depuis les années 1960 : concentrant l'emploi dans les pôles urbains et diluant l'habitat dans des zones périphériques, il a largement amplifié le volume des déplacements quotidiens.

Initialement destinée aux loisirs, la voiture est devenue, pour la majorité des ménages, l'engin menant sur la route du travail. Pour les déplacements entre le domicile et le travail, la voiture reste en effet le mode de déplacement principal des salariés : en 2015, selon le recensement de la population, si seulement 10,7% des Parisiens intra-muros utilisent la voiture pour se rendre au travail, elle concerne 72% des habitants de l'aire urbaine francilienne. Hors des aires urbaines, pour les communes isolées, ce pourcentage s'établit à plus de 82%. À cette différenciation spatiale, correspondent, partiellement, des variations sociales. Si ce sont les cadres et les employés qui utilisent le moins la voiture pour aller au travail (moins de deux tiers), ce pourcentage est de 78% pour les ouvriers.

3. LE LIEN D'ATTACHEMENT DES FRANÇAIS À L'AUTOMOBILE EST-IL SOUS-ÉVALUÉ PAR LES DÉCIDEURS PUBLICS ?

Sur cette question, un regard historique est également instructif. Dans la (longue) période qui précède les crises pétrolières des années 1970, le « tout-à-l'automobile » est un projet volontairement et explicitement endossé par les industriels de l'automobile, bien sûr, mais aussi par les autorités publiques et par la plus grande majorité de la population. L'auto peut « tout » : donner la prospérité au pays, rendre les gens heureux, sauver la ville... Rappelons qu'en cette période, elle ne pollue pas ! (ou du moins personne ne le dit ; il faudra attendre les années 1970). L'archaïsme des transports collectifs est fustigé, voire provoqué, car on n'y investit plus, ou de moins en moins. Le vélo, qui était si populaire, devient indésirable, ringard. Tous les discours répètent inlassablement ces « vérités ».

Dans la phase de saturation actuelle, le « tout-à-l'automobile » est au contraire largement dénoncé. Il n'est plus un projet ; désormais, il est une réalité. En un siècle, notre monde est devenu, de fait, automobile. L'auto est devenue la mesure de notre société, à la fois objectivement et subjectivement. En effet, nos territoires et nos activités sont organisés en supposant l'évidence de la métrique automobile (et ils le sont de plus en plus en fonction de la métrique spatiale et temporelle des télécommunications : ubiquité et instantanéité). Actuellement, les modes de transport alternatifs doivent répondre de leurs différences par rapport à l'auto, et non l'inverse :

sont-ils aussi rapides, aussi confortables, aussi sûres, aussi fiables que la voiture ? Pourquoi ne sont-ils pas disponibles partout et à toute heure ? Si la place manque sur la voirie, pourquoi ne pas les supprimer ? Le « tout-à-l'automobile » est aujourd'hui le trait majeur de nos territoires, de nos horaires et de notre sociabilité, que l'on soit automobiliste ou non. Lorsque l'auto ne sera plus l'étalon de nos mobilités, nous serons dans un autre monde.

Le renversement de perspective qui s'opère aujourd'hui au sujet de l'automobilisme (à savoir, le consensus sur le principe d'en sortir), malgré son caractère révolutionnaire (au sens astronomique du terme), reproduit largement la difficulté à politiser la question automobile. En effet, les débats autour de l'automobilisme sont traversés par un malaise certain. D'un côté, tous les acteurs disent soutenir la volonté de réduire l'emprise de l'automobilisme, dont le poids semble désormais insoutenable, au regard de préoccupations de durabilité et de qualité de la vie. Autorités publiques de tous niveaux, industriels de l'ancienne comme de la nouvelle économie, associations d'automobilistes, militants écologistes, simples citoyens, c'est la nation tout entière qui appelle à une mobilité « intelligente » et « verte », bref à une sortie du « tout-à-l'automobile » tel qu'il a régné en France, comme ailleurs, depuis trois quarts de siècle. Mais, d'un autre côté, tous partagent également le constat du caractère incontournable de l'automobile dans la vie quotidienne du pays. Les actions des gilets jaunes ont, à leur manière, confirmé cet état de fait.

Ce double consensus a alimenté, jusqu'à présent, des mesures « softs », de nature principalement incitative : il s'agit d'inviter les citoyens à utiliser moins la voiture, mais sans les contraindre. Primes de différentes natures (primes à la casse, primes à la conversion...), soutiens aux startups offrant de « nouvelles solutions de mobilité », réaménagements localisés de voiries, innovations technologiques, transformation de la mobilité en « service », libéralisation des transports censée alimenter le libre choix des citoyens devenus consommateurs, autant d'initiatives visant à sortir progressivement de l'emprise automobile mais sans affecter frontalement l'usage de la voiture. Largement consensuel, ce modèle incitatif a néanmoins pour revers de rendre invisible et indicible l'existence à la fois de divergences profondes dans le rapport à l'automobile et d'écarts insatisfaisants, pour certains, entre leurs aspirations à et les possibilités réelles de réduire leur usage de l'automobile. Car en effet, cette atmosphère générale de « désamour » automobile fait oublier que, pour certains groupes, la voiture reste une évidence, à la fois pratique et symbolique, tandis que, pour d'autres, elle constitue un des rouages essentiels d'un mode de production et de vie qui doit être urgemment transformé ; et que pour une partie des ménages sensibles aux coûts environnementaux de l'automobilisme, les voies alternatives en matière de déplacements quotidiens restent, à ce jour, irréalistes, pour gérer l'équation spatio-temporelle à

laquelle ils sont confrontés, et dont les paramètres concernent bien d'autres aspects que le seul « choix modal » en matière de déplacements quotidiens. En d'autres mots, l'écart n'a jamais été aussi grand entre ce qui peut être dit et ce qui peut être fait.

C'est ce dont témoignent également les réactions très virulentes face à des mesures et des positions plus « hard ». Qu'il s'agisse de mesures gouvernementales ou municipales taxées de duplicité politicienne et critiquées au nom d'une (introuvable) efficacité technique, ou des revendications de ceux désignés comme « autophobes » (masses critiques organisées par les militants cyclistes, appel à la gratuité des transports publics, dénonciation du dispositif des voitures de société, etc.) taxées de radicalisme et d'irréalisme, c'est à chaque fois le caractère « dur » de ces positions qui est dénoncé : de l'argent, du temps ou de l'espace est pris aux automobilistes, atteints sur des dimensions d'une configuration dont la composition semble naturelle.

Il serait bon d'admettre que notre époque fait le grand écart entre une dépendance généralisée à l'automobile (intégrée au quotidien au même titre que l'électricité ou les télécommunications), donc vécue comme condition commune, et l'indiscutable nécessité de son élimination, dont il est dit qu'elle ne fait plus discussion. Entre les deux, aujourd'hui, c'est un no man's land politique, dans lequel ceux qui s'avancent apparaissent comme fous ou suicidaires. Or, c'est précisément la manière d'articuler concrètement ces deux évidences qui constitue le vrai problème. Par conséquent, plutôt que de dénoncer le caractère politique des mesures prises sur ce terrain (et des réactions qu'elles ont suscitées), il s'agit de l'admettre pleinement. Ce n'est pas moins de politique qu'il faut à l'automobilisme, mais plus. Comment pourrait-il en aller autrement, puisque l'enjeu est bien la mise en forme du monde commun ? C'est ce que nous rappellent les gilets jaunes, dont l'action démontre que l'automobilisme, loin d'être une affaire purement individuelle, est une réalité sociale et politique à part entière. Que les plumes de l'élite sociale préfèrent exprimer la chose dans un registre esthétique ne change rien à l'affaire.

Il est évident qu'il faudra mettre autant de moyens (et de temps) pour sortir de l'automobilisme généralisé qu'il n'en a fallu pour le développer. Les voies pour y arriver sont à inventer et à débattre. Il faudra trouver les modalités au moyen desquelles partager tant nos connaissances que nos ignorances en matière de mobilités. Et le chemin sera inévitablement marqué par des conflits. L'enjeu est de faire de la sortie de l'automobilisme un processus pleinement démocratique, et non technocratique. Ce n'est qu'à cette condition qu'il sera possible et légitime de donner attention aux différenciations et interdépendances sociales dont les territoires de l'automobile sont tissés.

DIDIER BOLLECKER

Président de l'Automobile Club Association



La mobilité individuelle est un facteur essentiel de bien-être social et économique. Les questions liées aux déplacements sont un enjeu fondamental dans l'organisation des sociétés modernes, par les choix sociaux, environnementaux et économiques qu'elles impliquent. Il s'agit donc d'une préoccupation légitime des citoyens.

La croissance démographique, la mobilité accrue des jeunes et des personnes âgées génèrent une augmentation des besoins de déplacements qui se heurte aux difficultés croissantes pour les assurer. Le droit à la mobilité doit être garanti pour tous et partout.

La périurbanisation, l'éclatement géographique et temporel des déplacements, nécessitent d'avoir une offre multimodale sans prédominance d'un mode et sans stigmatisation. Le véhicule particulier assure encore l'essentiel des besoins de mobilité de l'essentiel des ménages français. S'il est difficile de se passer de sa voiture, une marge de progression est indéniable dans la manière de l'utiliser. Mais une approche restrictive de cet outil va à l'encontre du but recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable et plus responsable.

Les citoyens sont prêts à repenser leur mobilité. Pour cela, ils demandent à être accompagnés. Poursuivons et renforçons les aides permettant d'accélérer le renouvellement du parc automobile. Facilitons le développement du covoiturage et le déploiement des formations d'éco-conduite. Facilitons l'utilisation des énergies alternatives et donnons de la visibilité sur l'usage et la fiscalité de ces modèles. Déployons des compléments efficaces au transport individuel. Pensons les déplacements selon le concept des « smart cities » où la mobilité « plurielle » est à l'honneur avec un vrai choix pour le citoyen en fonction de ses besoins et le développement d'outils qui agrègent en une seule interface tous les services de la mobilité selon le concept « Mobility as a Service » (MaaS).

Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter. Pour cela les villes et leur organisation ont un rôle crucial à jouer. Cela revient à dépassionner le débat pour avancer de manière globale et constructive en laissant sur "le bord de la route" les politiques clivantes opposant les "bons" et les "mauvais" modes de déplacement. Ces approches constituent les fondements de l'acceptation sociale et des mesures à prendre pour une mobilité universelle, inclusive, sûre et responsable pour tous dans des villes.

BERNARD JULLIEN

Maître de conférence en économie à l'Université de Bordeaux
et directeur du Gerpisa (Groupe d'Étude et de Recherche Permanent
sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile)



La LOM ouvre une autoroute pour de vrais partenariats entre professionnels de l'automobile et pouvoirs publics autour d'une politique sociale et écologique des parcs.

Lors des manifestations des gilets jaunes, il est arrivé que les symboles des « nouvelles mobilités » urbaines comme les trottinettes électriques soient incendiés. Quand on se souvient que le déclenchement du mouvement qui a agité la France des mois durant a correspondu à l'augmentation de la Contribution Climat Energie qui était planifiée pour 2019 alors que le prix du baril avait cru durant l'été, on perçoit qu'existe un décalage entre les représentations de la « mobilité durable » que portent les élites, que relaient les médias et qui sont présentées à la France entière comme les modèles de l'avenir et les réalités économiques, pratiques et sociales que vit une large part de la population française.

Par la diversité des professionnels de la distribution et des services de l'automobile qu'il représente, le CNPA avait pressenti ce hiatus et su, bien en amont de ces événements, défendre une « politique des parcs » dont il serait un partenaire clé. Cette conception fût entendue au début du quinquennat en cours lorsque, pour favoriser la souhaitable sortie du parc des véhicules les plus polluants, le gouvernement consentit à rendre éligible à la Prime à la Conversion (PAC) non seulement les acheteurs de véhicules neufs mais encore les acheteurs de véhicules d'occasion. C'était là reconnaître une évidence niée jusqu'alors : même avec une PAC, le véhicule neuf reste largement hors de portée des budgets de larges parts des populations qui ne peuvent vivre alors l'appel à se doter de véhicules propres que comme des stigmatisations portées par des élites hors sol.

Ce tropisme très urbain et très centré sur les modèles de mobilité de milieux socialement et spatialement marginaux n'a pas complètement disparu en quelques années ou mois. Néanmoins, le travail accompli en amont de la LOM puis dans les mois de concertation qui ont précédé son adoption a commencé à corriger ces biais et à offrir un cadre plus respectueux de la diversité des modèles de mobilités et – donc – plus distancié par rapport à la norme traditionnelle prévalant jusqu'alors : la lutte contre l'automobile et la quête du développement des mobilités douces ou

des transports en commun ne peuvent plus être l'alpha et l'omega des politiques publiques. Si tel a été le cas, c'est parce que les questions – souvent liées – d'inclusivité et de mobilité dans les espaces peu denses se sont imposées comme incontournables lors des Assises, dès 2017.

Parmi les résultats tangibles qui sont issus de cette notable inflexion de la doctrine en matière de politique publique des mobilités, l'une mérite d'être soulignée. Elle a consisté à refuser de réserver la coordination des politiques des mobilités par des AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) à une part seulement du territoire et des populations : alors que jusqu'ici 10 500 communes étaient couvertes par une AOM - ce qui représente près de 49 millions de français (73% de la population française) et 23% du territoire – la LOM entend supprimer les « zones blanches » et faire en sorte que tout le territoire et toute la population soient couverts. Les régions via leur SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) devront ainsi proposer un traitement des mobilités de chacun, y compris dans les zones rurales et le péri-urbain lointain.

Pour que ce changement puisse s'opérer dans des conditions satisfaisantes, il va falloir que les logiciels changent. En effet, jusqu'alors, les AOM se centraient essentiellement sur les transports urbains ou publics et les mobilités n'étaient au fond que celles non automobiles. D'évidence, les nouvelles AOM ne seront en phase avec les mobilités des territoires qu'elles vont couvrir que si elles intègrent l'automobile. Leur émergence doit ainsi contribuer à la reconnaissance de ce fait majeur : pour les nouvelles AOM comme pour les anciennes, une part majeure – la plupart du temps majoritaire – des besoins de mobilités est et sera durablement couverte par l'automobile. Ces besoins criants de mobilité n'en sont pas moins redevables d'un traitement par les politiques publiques qui permette de les couvrir mieux sur le plan social, économique et environnemental.

Il faut donc concevoir des politiques publiques de l'automobile et pour construire celles-ci les SNCF, Transdev et Kéolis qui sont les partenaires habituels des AOM ne suffiront pas : il faudra construire de nouveaux partenariats avec les professionnels de l'automobile et leurs représentants locaux. C'est là une chance pour le CNPA de parachever son travail sur soi et auprès de ses partenaires publics. C'est surtout une chance pour les professions que représente le CNPA de rentrer de plain pied dans des partenariats avec une puissance publique enfin libérée de pré-supposés anti-automobilistes que l'on peut éventuellement comprendre dans les grands centres urbains mais qui posent plus de problèmes qu'ils n'en résolvent lorsque l'on s'en éloigne.

JEAN-LOUIS BLANC

Président de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE)



On l'oublie trop souvent mais la France est le berceau de l'automobile. Au début du XX^e siècle, notre pays a compté jusqu'à mille constructeurs. C'est notre histoire. Nous devons la célébrer et faire partager à nos concitoyens la mémoire de cette exceptionnelle aventure.

On ne peut se résoudre à la voir injuriée en permanence. La FFVE a décidé de célébrer notre histoire automobile.

La FFVE tire aujourd'hui la sonnette d'alarme. Les savoir-faire sont en train de disparaître faute d'avoir été transmis. Les professionnels et les ateliers d'entretien et de restauration de véhicules éprouvent de plus en plus de difficultés à trouver des experts et des artisans dans chaque spécialité. Former des apprentis aux métiers de la mécanique, de la sellerie, de la tôlerie, de la peinture est notre plus grand défi si nous voulons que notre patrimoine historique puisse continuer à rouler.

De son côté, pour des raisons identiques, le CNPA qui est l'organisation professionnelle de référence pour les réparateurs a initié la création de 4 formations qualifiantes (CQP) en mécanique et tôlerie-forme pour les véhicules anciens et historiques. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes rapprochés du CNPA pour promouvoir ensemble ces formations destinées à entretenir ce patrimoine automobile que le monde entier nous envie.

QUELS REGARDS PORTENT LES POUVOIRS PUBLICS SUR LES VOITURES DE COLLECTION ?

Nous cultivons avec nos trois ministères de tutelle - les Transports, l'Intérieur et la Culture - d'excellentes relations. Le ministère des Transports nous a délégué la délivrance des attestations pour l'obtention des cartes grises de collection, réservées aux véhicules âgés d'au moins de 30 ans. S'agissant d'une mission de service public, la FFVE s'attache à être irréprochable. Avec le ministère de l'Intérieur, nous menons des discussions pour pouvoir retrouver l'historique d'une voiture à travers ses cartes grises. Aujourd'hui, les éléments sont stockés dans les préfectures et nous ne sommes pas en mesure de remonter le parcours des véhicules. Or, cela nous permettrait d'être plus rigoureux dans la délivrance des attestations. Quant à nos relations avec le ministère de la Culture, elles sont marquées du sceau de l'amour. Nous sommes pleinement engagés à ses côtés pour assurer la promotion de notre patrimoine à travers une série d'événements et de manifestations. Il est important de rappeler que la principale spécificité des véhicules de collection est de représenter un patrimoine industriel.

QUE DITES-VOUS À CEUX QUI REPROCHENT AUX VÉHICULES DE COLLECTION DE POLLUER?

Il faut savoir que ces véhicules roulent en moyenne à peine 1000 km par an, ce qui représente 220 kg de CO2. C'est dérisoire. Cela n'empêche que la FFVE participe à l'écologie en plantant un arbre à chaque attestation délivrée. Avec Fransylva, une association de forestiers privés, nous allons planter l'équivalent de 40 hectares sur sept sites.

Nous allons arriver dans des millésimes où la part du diesel est plus élevée et nous allons devoir prendre des décisions. Il y a deux solutions. Soit on interdit le diesel en collection mais cela est discriminant et contraire aux règlements européens. Soit il est de collection mais il ne bénéficiera pas de dérogation de circulation dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

FLORENCE GILBERT

Directrice générale de Wimoov



POUR UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE DE LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES

Pendant plus de cinquante ans, l'Etat et les collectivités locales ont développé une offre massive de transports en commun, adaptés au plus grand nombre, développé des axes routiers, permettant développement économique, désenclavement des territoires et une plus grande autonomie individuelle. Cette démarche était nécessaire. Pourtant aujourd'hui, une personne sur quatre a déjà refusé un emploi pour des problématiques de mobilité.

La Loi d'orientation des mobilités, récemment promulguée, reconnaît le « droit à la mobilité ». A l'heure où près de 12 millions de français rencontrent des difficultés quotidiennes pour se déplacer, il s'agit d'en faire une réalité. Souvent envisagée sous l'angle économique ou écologique, la crise des « gilets jaunes » a permis de mettre en lumière des conséquences sociales de la capacité, ou non, à se déplacer. La mobilité est un enjeu transverse (emploi, santé, services publics, lien social...) qui méritent des réponses coordonnées.

DES DIFFICULTÉS AMPLIFIÉES PAR LES INÉGALITÉS TERRITORIALES

Le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité pour 50% des Français, tous territoires confondus, et pèse en premier sur les plus modestes. Le budget mensuel alloué aux déplacements est de 109€. Ce budget qui est considéré comme “élevé” pour 2/3 d’entre eux, en particulier pour les habitants des communes rurales, pour qui il est en moyenne 50% plus élevé (une moyenne de 90 euros pour les urbains, contre 141 euros mensuels pour les ruraux).

Les freins psychologiques, la peur ou l’appréhension à l’idée de prendre les transports touche plus particulièrement les jeunes (29% des 18-24 ans), les habitants des grandes aires urbaines (25% d’entre eux) et les ménages les plus modestes (26%).

Les freins physiques persistent, pour 60% des personnes à mobilité réduite, qui considèrent que la voirie est inadaptée et représente un obstacle à leur déplacement, contre 32% dans le reste de la population.

Ces difficultés ne sont pas sans conséquences. En effet, 27% des français ont déjà renoncé à un emploi en raison des difficultés pour se déplacer. Ce chiffre varie de 43% pour les plus défavorisés à 17% pour les plus aisés. En revanche il touche l’ensemble du territoire, et plus fortement les grandes agglomérations (jusqu’à 31% à Paris) et les personnes qui dépendent des transports collectifs (38%) que les zones rurales (24%).

LES ÉLECTIONS MUNICIPALES : L'OCCASION DE PASSER À L'ACTION

La mobilité est un enjeu transverse qui doit être au cœur des programmes des candidats aux élections municipales. Au vu des enjeux évoqués, l’heure n’est plus à l’opposition entre les solutions ou les acteurs des territoires. Il est impératif de réfléchir en termes de complémentarité et donc d’intermodalité.

1. Favoriser le partage de l’espace

Il s’agit à la fois d’adapter et de faire évoluer la voirie et les infrastructures pour favoriser les

différents modes de déplacements, favoriser un partage adapté entre les modes actifs et motorisés, mais également de développer les services adaptés avec les acteurs locaux.

2. Coordonner les acteurs afin d'optimiser les solutions

Parmi les outils pensés par la loi LOM, le comité des partenaires doit devenir un élément de coordination. Rassemblant obligatoirement les employeurs et usagers, il doit s'élargir à la sphère sociale, aux élus, aux services de l'Etat ou encore opérateurs afin d'optimiser, mutualiser les solutions existantes.

Dans les territoires, le report des transports en commun vers la voiture individuelle provient majoritairement (46%) d'un changement de rythme de vie. A l'heure où l'on demande aux français adaptabilité et flexibilité, notamment sur le marché du travail, les infrastructures de transports doivent être complétées par des solutions plus flexibles (nouvelles mobilités, auto-partage, covoiturage...) afin de faciliter les déplacements du quotidien.

3. Accompagner largement les citoyens et en particulier les plus vulnérable vers la meilleure solution de mobilité

Il s'agit de mieux prendre en compte la diversité des besoins, des jeunes comme des moins jeunes, actifs ou retraités, familles... dans un contexte de changements et pour répondre aux objectifs de réduction de l'empreinte environnementale. C'est la condition pour respecter le droit à la mobilité pour tous ouvert par la LOM. Il s'agit donc de :

- ▶ Mieux connaître les besoins et les enjeux au niveau local : réaliser des diagnostics territoriaux
- ▶ Informer, sensibiliser et se concerter autour de ces initiatives
- ▶ Mettre en place une plateforme de mobilité : solutions/informations/accompagnements tout public

À titre d'exemple, en 2018, Wimoov, structure de l'entreprenariat social, a accompagné plus de 12 000 personnes dans leur mobilité. À travers un accompagnement individualisé, 42% ont conservé ou obtenu un emploi ou une formation. Parmi elles, 61% ont retrouvé une mobilité grâce à un accompagnement vers les solutions existantes sur le territoire.

JEAN TODT

Président de la Fédération Internationale de l'automobile (FIA)
et Envoyé Spécial du Secrétaire Général des Nations Unies pour la Sécurité Routière



Depuis plus d'un demi-siècle que j'évolue dans le monde de l'automobile, j'ai acquis la conviction que les sports mécaniques n'étaient pas seulement une affaire de passion et de vitesse, mais aussi un laboratoire pour la voiture de demain, un espace d'innovation et un vecteur de sensibilisation au civisme routier.

À ceux qui opposent sécurité routière et sport automobile, je réponds que la protection des pilotes est depuis longtemps à la FIA une préoccupation de premier plan et que les progrès que nous obtenons en la matière profitent au grand public.

Aussi, ces champions capables de maîtriser leurs voitures de course sont les meilleurs ambassadeurs d'un comportement responsable au quotidien sur les routes.

Tout au long de ma carrière, j'ai été témoin de la passion des Français, de tous âges et milieux sociaux, pour l'automobile. Elle est non seulement un important secteur d'activité réunissant industries et services, mais aussi un patrimoine technique, sportif, culturel et artistique de notre pays.

Et si notre discipline a un bilan énergétique non-négligeable, aucun autre sport ne constitue pareil gisement de Recherche Développement à même de répondre efficacement aux enjeux d'une mobilité sûre et durable.

La compétition étant une des vitrines de l'automobile, nous nous devons d'être responsables et avant-gardistes. C'est la raison pour laquelle nous avons par exemple créé la Formula E, cette discipline si innovante. Elle nous permet d'organiser des courses dans les centres-villes en faisant la promotion de la voiture électrique dont nous avons déjà réussi à doubler l'autonomie en trois ans. Je suis par ailleurs convaincu que beaucoup de constructeurs réfléchissent déjà à une potentielle utilisation de l'hydrogène en compétition. Le rôle de la FIA est ici de permettre aux innovations réalisées pour le sport automobile d'être transposées pour le grand public.

Ces nouveautés technologiques doivent se conjuguer avec une évolution des comportements. Des motorisations plus sobres ne peuvent être réellement efficaces que si nous adoptons tous les bons réflexes d'éco-conduite et d'entretien. Les véhicules autonomes ne sauraient concrétiser leurs promesses que dans un environnement propice aux mobilités partagées et interconnectées. Et la

multiplication et la généralisation des systèmes de sécurité embarqués n'ont de sens que conjuguées au respect le plus strict du civisme routier.

Engagé personnellement dans ce combat depuis plus de dix ans, Ban Ki-moon, Secrétaire général des Nations Unies, m'a confié en 2015 la mission inédite d'Envoyé Spécial pour la sécurité routière. En 2018, le nouveau Secrétaire général, Antonio Guterres, me renouvelait sa confiance.

La route tue chaque jour 3 700 personnes dans le monde, soit à peu près le nombre de victimes annuelles dans l'Hexagone. Ce sont 1,35 million de morts par an et 50 millions de blessés. Et si rien n'est fait, nous aurons atteint en 2030 le chiffre terrible de 2 millions de tués et 80 millions de blessés. Ces drames constituent, à l'échelle mondiale, une pandémie. Mais contrairement à d'autres, pour la route, nous avons l'ordonnance : éducation renforcée et continue, stricte application des lois, amélioration de la sécurité des véhicules et de la qualité des infrastructures, meilleure efficacité des secours. Si en France, la dynamique est clairement positive depuis près de 50 ans, une marge de progression existe encore. Nos voisins comme le Royaume-Uni, la Suisse ou la Suède sont en effet à ce jour de meilleurs élèves. Continuer de nous mobiliser est une priorité absolue. Je compte sur les pouvoirs publics ainsi que sur les acteurs du secteur, industriels, professionnels, usagers de la route, pour faire de ce combat le leur.

LA VERIF'

Revenons-en aux faits

► LA BRANCHE DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE SERAIT « SANS AVENIR »

► **C'EST FAUX.** La branche des services de l'automobile, représentée par le CNPA, est particulièrement dynamique. Le nombre d'entreprises a fortement augmenté, passant de 97 000 entreprises en 2009² à 140 000 en 2019.

Ce dynamisme entrepreneurial profite aussi à l'emploi. La progression de l'emploi salarié est particulièrement élevée dans les entreprises du commerce et de la réparation automobile, du véhicule industriel, ainsi que du motorcycle et dans la location automobile de courte durée qui représente près de 10 000 emplois. Toutefois, il faut noter que d'autres métiers connaissent des difficultés conjoncturelles comme les auto-écoles de proximité qui font face à une concurrence sauvage des acteurs digitaux low cost pratiquant un dumping social et fiscal, mais c'est aussi le cas des stations-service qui continuent de perdre des salariés, bien que la baisse semble se ralentir, du fait de la réduction drastique des consommations des véhicules combinée à la concurrence des grandes surfaces.

Dans les autres secteurs, tels que le commerce de détail d'équipements automobiles ou le contrôle technique, l'emploi progresse légèrement. Il faut, par ailleurs, noter que ce sont chaque année plus de 60 000 jeunes en formation qui sont accueillis dans ces entreprises et que plus de 72% des salariés de la branche disposent d'un CDI. Ils occupent des postes qui ne peuvent pas, par nature, être en proie à des délocalisations, les services étant nécessairement au plus près des consommateurs.

► L'AUTOMOBILE NE CONTRIBUERAIT QUE PEU AU BUDGET GÉNÉRAL DE LA NATION

► **C'EST FAUX.** Une étude comparative européenne sur le niveau fiscal relatif à l'automobile³ publiée en avril 2019 souligne que la France perçoit près de 79 milliards d'euros de contribution issue de l'automobile, soit le deuxième plus haut niveau de recettes fiscales après l'Allemagne, qui compte bien plus d'immatriculations (46 millions d'automobiles Outre-Rhin contre 39 millions en France).

Dans le détail, on remarque que les taxes les plus importantes sont celles qui s'appliquent aux carburants. Elles ont rapporté 39,2 milliards d'euros, soit près de la moitié des recettes fiscales en 2017. La TVA sur les services et le matériel automobiles a quant à elle généré près de 18 milliards d'euros. Pour rappel, dans la loi de finances pour 2019, les recettes fiscales atteignaient 273,5 milliards d'euros nets (budget général de l'État). Si des mécanismes fiscaux comme le bonus-malus ou la prime à la conversion ont été de véritables leviers de verdissement du parc roulant, le récent virage pris tend à limiter la fiscalité à une notion de droits acquittés, perdant de vue son objectif d'une fiscalité au service d'une mobilité durable et inclusive.

2. ANFA, 2018, Données sociales de la branche des services de l'automobile.

3. ACEA, 2019, Tax guide.

► LES FRANÇAIS POURRAIENT SE PASSER DE LEUR VÉHICULE POUR ALLER TRAVAILLER

► **C'EST FAUX.** Selon les données INSEE de 2016, de plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence⁴.

Forts de ce constat, d'autant plus prononcé dans les villes de petites tailles, la question qui se pose consiste à savoir quel mode de déplacement utilisent les 26 millions de Français pour se rendre à leur travail.

Contrairement à une idée reçue, la grande majorité des Français n'habite pas dans les centres-villes, une ville étant constituée de vastes espaces qu'elle irrigue et qui l'irriguent. Ainsi, les 50 premières aires urbaines pèsent 50% de la population française, et dans ces aires urbaines, la moitié de la population habite à la campagne, même si elle va travailler dans la ville centrale.

Les 2/3 de la croissance de la population des aires urbaines se fait depuis 20 ans en dehors de la ville centre, notamment en raison de l'augmentation du prix des logements et du coût du foncier.

Il en ressort que la voiture est prépondérante, avec 70% des actifs qui utilisent ce mode de locomotion pour effectuer leur trajet domicile-travail. Pour les 30% restants, la moitié fait confiance aux transports en commun, l'autre moitié s'en remet à la marche à pied (7%), aux deux roues (4%) ou n'utilise pas de moyen de transport (4%).

De fait, le poids de la voiture dans les déplacements domicile-travail est directement influencé par la distance à parcourir et par l'offre de transports en commun. C'est pourquoi la voiture reste le mode de déplacement par excellence, même dans les communes de plus de 50 000 habitants, avec environ 70% des actifs qui l'utilisent.

► L'AUTOMOBILE SERAIT UNE SOURCE MAJEURE DE POLLUTION

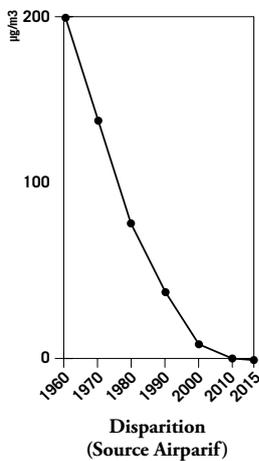
► **C'EST FAUX.** L'automobile ne cesse de progresser et de réduire sa pollution. L'industrie automobile a considérablement réduit les émissions de ses véhicules depuis vingt ans. Les bénéfices ont été majeurs sur la pollution et la qualité de l'air. Toutefois, il est évident qu'il reste encore une marge de progrès. Aucun véhicule ne peut prétendre à un bilan écologique irréprochable.

Selon Airparif⁵, le trafic routier dans son ensemble (véhicules individuels, bus et cars, poids lourds...) serait responsable de 32% des émissions de NOx et de 9% des particules (PM10) en Île-de-France. Toutefois, les constructeurs, les équipementiers et les énergéticiens innovent continuellement pour réduire la pollution liée

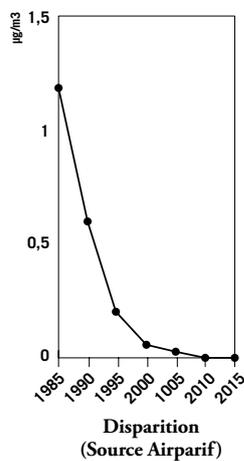
à l'automobile. En cela, les réglementations successives ont été à l'origine de progrès importants dans le traitement de la pollution. Les constructeurs ont ainsi innové et développé des solutions efficaces pour traiter les polluants émis notamment par les moteurs diesel. Les particules ont ainsi été traitées grâce à la généralisation du Filtre à Particules en janvier 2011, puis les émissions de NOx (oxydes d'azote) ont été fortement réduites grâce à l'efficacité de la SCR (Selective Catalytic Reduction - réduction catalytique sélective). Les véhicules essence à injection directe, produits depuis 2018 sont aussi équipés d'un filtre à particules.

Courbes d'évolution des principaux polluants en Île-de-France

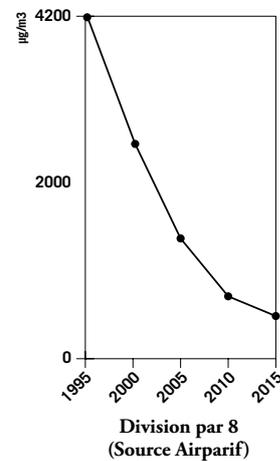
Le dioxyde de soufre (SO₂)
(Microgrammes par mètre cube)



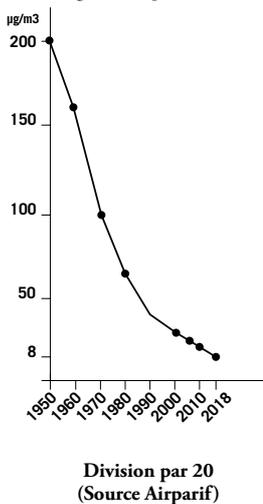
Le plomb (PB)
(Microgrammes par mètre cube)



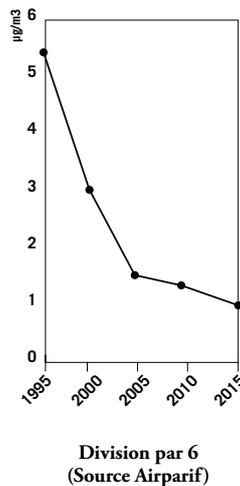
Le monoxyde de carbone (CO)
(Microgrammes par mètre cube)



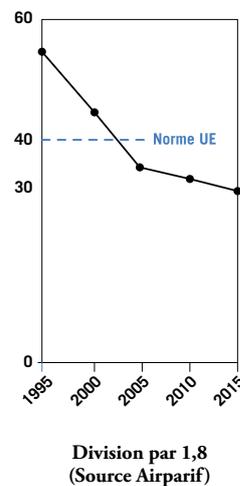
Les particules fines (fumées noires)
(Microgrammes par mètre cube)



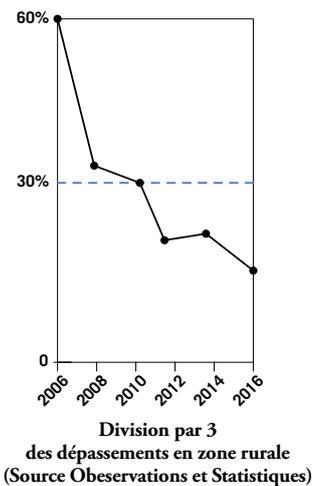
Le benzène (C₆H₆)
(Microgrammes par mètre cube)



Le dioxyde d'azote (NO₂)
(Microgrammes par mètre cube)



L'ozone (O₃)
(Microgrammes par mètre cube)



Toutefois, réduire la pollution implique nécessairement de réglementer l'ensemble des sources de pollution, au premier rang desquelles on trouve le résidentiel (chauffage, climatisation...), l'agriculture et le secteur industriel.

Il ne faut pas non plus occulter la pollution dans les transports en commun où, dans le RER ou le métro, la quasi-totalité des particules est de taille inférieure à 1 micromètre. En nombre, plus de 99,5% des particules sont de taille inférieure ou égale à une PM1. Dans certaines mesures, la concentration de PM1 atteint 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ce qui est considérable pour des molécules de cette taille et qui n'est jamais atteint en extérieur⁶. Or, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) rappelle que ce sont les particules les plus petites qui sont les plus dangereuses pour la santé humaine.

L'enjeu est désormais, aussi, celui d'une bonne information des Français sur la qualité de l'air par le biais d'une communication publique efficace, transparente et sans équivoque. Le récent Eurobaromètre sur la qualité de l'air⁷ laisse entrevoir le niveau de mésinformation, voire de désinformation, sur ce sujet. Réalisé auprès de plus de 27 500 personnes dans l'ensemble de l'Union européenne, cette étude souligne que 58% des Européens estiment que la qualité de l'air s'est dégradée depuis 2017 (soit 11 points de plus) et 54% qu'ils sont insuffisamment informés des problèmes de pollution de l'air dans leur pays.

Pourtant, « *dans les faits, les données déclarées montrent que la qualité de l'air s'est sensiblement améliorée durant cette période* », note la Commission européenne, commanditaire de l'enquête. Ce devoir d'information est donc crucial, comme le soulignent les auteurs de l'étude : « *Les sondés qui sont plus informés sur la qualité de l'air sont moins enclins à penser qu'elle s'est détériorée* ».

► UNE VOITURE DIESEL POLLUERAIT PLUS QU'UNE VOITURE ESSENCE

► **DU POINT DE VUE DES ÉMISSIONS DE CO₂, C'EST FAUX.** Et ce n'est pas anecdotique puisque les objectifs fixés, notamment par l'Accord de Paris à l'occasion de la COP 21, sont exprimés en CO₂ - principal responsable de l'effet de serre.

Avec sa consommation moindre, le moteur diesel polluera moins à usage identique. C'est pourquoi il est bien plus adapté aux véhicules destinés à faire un grand nombre de kilomètres.

Les voitures, et notamment les diesel, ne rejettent pas que du CO₂, mais aussi des particules fines et des oxydes d'azote. Rappelons que le CO₂ est lié à la problématique du réchauffement climatique, alors que

les émissions de particules et de Nox sont un enjeu de qualité de l'air.

Le diesel a été à l'origine dénoncé pour ses émissions de particules fines. Depuis la généralisation des filtres à particules « *les véhicules diesel équipés d'un filtre émettent dorénavant de l'ordre d'un à quelques mg/km de particules alors qu'ils en émettaient précédemment autour de 50 mg/km* »⁸, indiquent trois chercheurs de l'IFP Énergies nouvelles.

Le filtre à particules, rendu obligatoire sur les véhicules diesel en 2011, a largement contribué à réduire les émissions de particules fines des diesels. Comme le souligne l'ADEME, « *Les filtres permettent d'éliminer au moins 95% en masse et 99,7% en nombre des particules de plus de 23 nm (0,023 micromètres donc 100 fois plus petites que le seuil des PM2.5) émises par les moteurs diesel, y compris le carbone suie. Les véhicules diesel équipés émettent donc un niveau de particules équivalent à celui des émissions issues des moteurs à essence. Pour les particules de moins de 23 nm, l'efficacité des filtres à particules est moins documentée, mais les premiers résultats montrent une filtration jusqu'à 5 nm (0,005 micromètres)* ».⁹

Sur ce point, l'enjeu est véritablement la lutte contre les diesel trop anciens, car n'étant pas encore équipés de filtres à particules. En effet, l'ADEME souligne que cette situation concerne 1/3 des véhicules légers, mais que ceux-ci produisent 91% des particules fines. En cela, le renforcement du contrôle technique intervenu en juillet 2019 est particulièrement intéressant. Selon l'OTC (organisme technique central organisant le contrôle technique), la nouvelle norme entraîne une diminution des seuils de tolérance d'opacité des fumées, impliquant ainsi les propriétaires à entretenir et réviser régulièrement leurs véhicules afin de consommer moins et de prévenir au lieu de guérir des réparations qui pourraient devenir beaucoup plus coûteuses.

Enfin, la motorisation diesel est aussi parfois décriée en raison des oxydes d'azote (NOx) qu'elle produirait. Sur ce point, l'ADEME explique que « *Sous l'effet des réglementations, les technologies de réduction des émissions de polluants équipent de plus en plus de véhicules. Il est toutefois difficile de maîtriser simultanément les niveaux d'émissions de particules et de NOx pour les véhicules diesel. La formation de ces deux polluants dépend de la qualité de la combustion. Diminuer les émissions de particules en brûlant mieux le carburant se traduit par une augmentation des oxydes d'azote. Inversement, réduire les oxydes d'azote à la source suppose une dégradation de la qualité de la combustion, qui s'accompagnera alors de la formation de particules en plus grande quantité. (...) Pour aller plus loin dans le traitement simultané des particules et des oxydes d'azote, le recours à des systèmes de post-traitement avancés est nécessaire avec d'une part le filtre à particules et d'autre part les catalyseurs de réduction des NOx.* ».¹⁰ Ces solutions sont actuellement pleinement maîtrisées par les industriels et déployées sur les véhicules récents. L'International Council on Clean Transportation - ICCT

8. Gilles Corde, Laurent Thibault et Philippe Dégeilh, 2018, « Pollution de l'air: diesel, essence ou électrique, tous les véhicules émettent des particules fines », sur TheConversation.com. Article publié dans le cadre de la Fête des sciences 2018.

9. ADEME, 2018, « Émission de particules et NOx par les véhicules routiers ».

10. *Ibid*

soulignait, dans son rapport Mesure sur route des émissions des véhicules à moteur à combustion interne en circulation à Paris, que « *Les émissions de NOx des voitures diesel conformes à la norme Euro 6d-Temp observées à Paris étaient environ 70% inférieures à celles des véhicules diesel certifiés pour les étapes Euro 6 précédentes.* »

Cet effort constant en termes de R&D assuré par les constructeurs et les équipementiers doit être remarqué et soutenu, tant il apporte des réponses efficaces, massivement déployables et indolores pour le consommateur.

L'AUTOMOBILE, VECTEUR D'ÉMANCIPATION ET DE LIBERTÉ

86%

*Selon une étude réalisée par Kantar
– TNS Sofres, 86% des ménages français
possèdent au moins une voiture
contre 79% en 1998.*

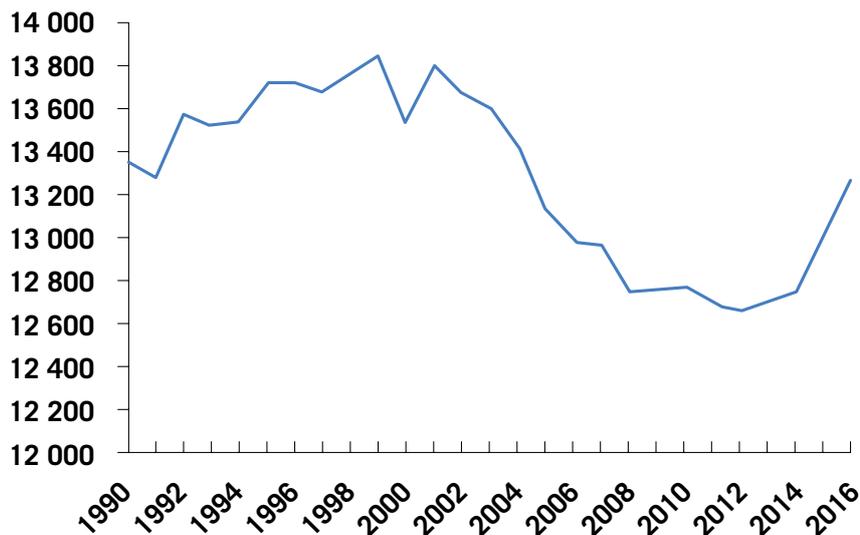
LA VOITURE, UN OUTIL INDISPENSABLE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DES FRANÇAIS

Il est fréquent, qu'à l'instar des récentes annonces (limitation de la vitesse à 80 km/h, multiplication des radars...), les mesures visant à un encadrement toujours plus fort de l'usage de l'automobile se traduisent par un mécontentement des usagers. Cela s'explique par le fait qu'en dépit des critiques dont elle fait l'objet, la voiture individuelle continue d'occuper dans nos vies quotidiennes une place essentielle, voire vitale, dès lors que l'on n'habite pas au centre des quelques grandes métropoles.

L'accumulation-concentration des emplois dans les centres urbains et le déversement démographique massif de familles et de populations à pouvoir d'achat limité dans les espaces périphériques et ruraux, présentant une offre de services éclatée ou organisée sur de vastes territoires, génère une démultiplication des besoins de mobilité et des déplacements de première nécessité, ainsi qu'une désynchronisation des déplacements des foyers.

Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par véhicule ne cesse d'augmenter (13 270 km en 2016), le nombre de voitures neuves vendues également (2,17 millions en 2018), avec un marché du véhicule d'occasion très actif.

Nombre de Km moyens parcourus par voiture et par an



Source : Insee

© Centre d'observation de la société

Travail ou études, grosses courses alimentaires, acheminement des enfants vers l'école ou les loisirs, démarches administratives ou visite médicale... L'automobile est à la première place des moyens de transport pour toutes ces activités : 67% des Français l'utilisent pour se rendre quotidiennement au travail ou sur le lieu d'études contre 65% pour la moyenne européenne¹³, 86% des Français l'utilisent pour réaliser de grosses courses alimentaires contre 73% pour la moyenne européenne¹⁴, 69% des Français l'utilisent pour l'acheminement des enfants vers l'école ou les loisirs contre 56% pour la moyenne européenne¹⁵. Une tendance plus marquée encore dans les territoires ruraux et périurbains.

En l'absence d'alternatives accessibles, le recours au véhicule individuel reste très largement privilégié. Face à l'ampleur de cette dynamique et à l'aggravation rapide des congestions, les politiques publiques de transports collectifs et de déplacements restent sous dimensionnées, trop routinières et insuffisamment coopératives pour prendre la mesure du problème, qui avance plus vite que les solutions qu'on lui apporte.

Motorisation des ménages selon la taille de l'unité urbaine

MÉNAGES	MOTORISÉS (AU MOINS 1 VOITURE)						MOTORISÉS (2 VOITURES ET +)					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Commune rurale	93%	93%	94%	94%	94%	94%	51%	51%	52%	53%	54%	55%
moins de 5 000 h	90%	90%	91%	92%	93%	93%	51%	47%	49%	48%	51%	51%
5 000 à 10 000 h	89%	90%	88%	88%	89%	89%	41%	41%	42%	41%	41%	41%
10 000 à 20 000 h	87%	88%	89%	91%	90%	91%	36%	40%	40%	39%	41%	42%
20 000 à 50 000 h	84%	83%	86%	88%	87%	85%	37%	35%	34%	34%	35%	34%
50 000 à 100 000 h	82%	84%	84%	85%	85%	83%	33%	31%	33%	34%	32%	32%
100 000 à 200 000 h	84%	85%	85%	86%	87%	83%	30%	34%	30%	31%	35%	33%
plus de 200 000 h	82%	81%	81%	81%	82%	82%	30%	29%	28%	28%	29%	30%
unité urbaine de Paris	66%	76%	76%	69%	67%	67%	20%	24%	22%	20%	20%	18%
Ensemble	83,2%	83,6%	84,1%	84,5%	84,7%	84,3%	35,7%	35,7%	35,5%	35,7%	36,7%	36,8%

Source : INSEE (enquêtes SRCV - SILC)

12. Centre d'observation de la société, 2017, étude « Automobile : un regain d'intérêt? ».

13. Kantar - TNS Sofres, 2019, étude « Parc Auto ».

14. *Ibid*

15. *Ibid*

Les politiques publiques de transports collectifs et de déplacements restent sous dimensionnées, trop routinières et insuffisamment coopératives.

Les Assises de la Mobilité initiées le 15 novembre 2017, par Elisabeth Borne, ministre des Transports, ont permis de changer de perspective, en passant d'une logique d'infrastructures à une logique d'usages. Les Maires auront précisément à s'approprier les objectifs et les outils inscrits dans la loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019. Nous manquons donc encore considérablement de recul.

Dans son ouvrage *Se sentir mal dans une France qui va bien*, publié en 2019, Hervé Le Bras rappelait que « *L'usage de la voiture est surtout le fait des ouvriers, agriculteurs, paysans, pour qui elle est indispensable, à l'inverse des professions intellectuelles se situant dans les grandes villes. La tâche du gouvernement est de rétablir la circulation entre périphéries, campagnes, grandes villes, entre CSP, entre générations.* » Dans les zones rurales, la voiture est en effet davantage la solution que le problème, en évitant d'abord de coûteux services publics et évidemment, on l'a vu, comme premier moyen de transport pour toutes les activités de la vie quotidienne.

L'AUTOMOBILE, UN OBJET PASSIONNEL

Roland Barthes résumait en 1957, dans ses *Mythologies*, le lien qui unit les Français et leurs véhicules dans les premières phrases de son chapitre sur la Citroën DS 19 : « *Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique.* »¹⁶

Ce lien est toujours effectif plus de 60 ans après que Roland Barthes eut écrit ces lignes, comme le souligne le rapport *Post-car Île-de-France* qui rend compte d'un programme de recherche mené par l'UMR Géographie-cités et le Forum des Vies Mobiles (institut de recherche et de prospective soutenu par la SNCF pour préparer la transition mobilitaire) entre 2016 et 2019.

Les résultats attestent d'abord à l'échelle individuelle d'une lecture positive du rôle de l'automobile. À la question ouverte « *Que représente la voiture pour vous ?* », 117 qualificatifs ont été recensés à 78% positifs. Les cinq premiers qualificatifs (représentant la moitié des qualificatifs utilisés) sont « *liberté, autonomie, plaisir, confort, pratique* ». Complétés des qualificatifs « *rapide, facile, flexible, immédiat, direct* », ils témoignent d'un rapport positif à la voiture, outil de la concrétisation des aspirations aux modes de vie.¹⁷ L'indépendance, l'émancipation et la liberté offerte par l'automobile sont encore perçues aujourd'hui avec une intense vivacité.

Ces résultats croisent l'analyse d'Hervé Marchal, sociologue à l'université de Bourgogne et spécialiste des questions de mobilité. « *Devenue à la fois le symbole de l'économie nationale et de la liberté personnelle, la voiture participe du processus d'individualisation auquel on assiste depuis une cinquantaine d'années. Elle donne à chacun, littéralement, la possibilité de "conduire" sa vie.* ». Cette analyse, issue de son ouvrage *Un sociologue au volant*¹⁸, est le fruit de nombreux entretiens menés avec des conducteurs réguliers en zone urbaine ou périurbaine : « *Ce qui revient souvent dans leurs propos, c'est que la voiture est un endroit où l'on se sent exister, où l'on peut réfléchir, discuter avec soi-même, chanter à tue-tête sur ses musiques préférées... C'est un objet qui relève du privé et de l'intimité* ». Un sas de liberté individuelle entre le travail et la famille, entre le dehors et le dedans, dans lequel on peut laisser libre cours à sa personnalité.

MOBILITÉ ET EMPLOYABILITÉ : LE PERMIS, SÉSAME DE L'ÉMANCIPATION INDIVIDUELLE ET PROFESSIONNELLE

L'emploi est le principal frein à une intégration à notre société et le passage du permis de conduire est presque devenu une obligation.¹⁹ Lorsque l'on consulte les annonces de Pôle emploi, force est de constater qu'être titulaire d'un permis B figure fréquemment au nombre des exigences des employeurs.²⁰ Cette exigence peut s'expliquer par le fait que le territoire français, du fait de son étendue, présente un réseau de transports en commun trop insuffisant et peu adapté aux horaires de certains secteurs d'emploi (industrie, agriculture, services d'entretien, distribution). L'obtention du permis de conduire est dès lors une nécessité et une priorité pour l'accès à l'emploi et à l'autonomie.

L'apprentissage de la conduite automobile peut contribuer à l'insertion socio-professionnelle. D'après une étude réalisée en 2016 par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LBI),²¹ si 23% des Français ont dû renoncer à un travail faute de moyens de transport, ce chiffre monte à 44% pour les non-titulaires d'un permis B, ce qui souligne le frein à l'embauche que peut constituer l'absence de permis de conduire, en particulier en zone rurale ou peu dense.

18. Hervé Marchal, 2014, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Téraèdre, series: « L'anthropologie au coin de la rue ».

19. Laboratoire de la Mobilité inclusive, avec l'institut Elabe, 2016, « Mobilité et accès à l'emploi ».

20. *Ibid*

21. *Ibid*



Le Laboratoire de la mobilité inclusive a mis en lumière, dans son étude « Mobilité et accès à l'emploi », le frein considérable à l'emploi que peut constituer une faible capacité de mobilité. Deux chiffres sont particulièrement remarquables :

- ▶ 23% des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyens pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).
- ▶ 19% des Français déclarent avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer. Cette perception explose parmi les populations les plus jeunes (43%) et socialement les plus fragiles (51% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Ce besoin de mobilité se traduit par une évolution constante du nombre de permis B délivrés chaque année (750 000 en 2009, 860 000 en 2017), mais aussi malheureusement par le nombre très important de personnes roulant sans permis (selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR, le nombre de personnes qui conduiraient sans permis peut être estimé à 650 000).²²

Si l'on s'intéresse à l'apprentissage de la conduite automobile, on constate que celui-ci implique une planification dans le temps : de la préparation théorique à l'examen pratique, de nombreuses étapes doivent être franchies et la présence aux cours doit avoir été régulière. De plus, conduire est une activité qui met en jeu un individu au sein d'un espace qu'il doit partager avec les autres usagers. Il faut donc apprendre un nouveau « vivre ensemble » et ce dès le début de la formation puisque celle-ci se déroule en groupe pour sa plus grande partie.

Pour le CNPA, l'apprentissage de la conduite automobile réalisé en auto-école, parce qu'il allie la formation à un accompagnement personnalisé, constitue un outil d'insertion à la fois sociale et professionnelle. Il permet d'une part de construire ou de restaurer du lien social, et d'autre part il favorise la (ré)inscription des personnes dans une dynamique de projet.

LES MOBILITÉS PARTAGÉES, UN HORIZON PLUS QU'UNE RÉALITÉ

3%

*Seuls 3% des déplacements domicile-travail
sont réalisés en covoiturage bien que
67% des Français utilisent quotidiennement
une voiture pour se rendre au travail.²³*

Aujourd'hui, seuls 3% des déplacements domicile-travail sont réalisés en covoiturage, mais ce type de mobilité apparaît comme un recours lors des mouvements sociaux touchant les transports en commun.

LE COVOITURAGE, UNE PRATIQUE QUI S'INSTALLE PROGRESSIVEMENT

Ayant pour objectif de limiter les trajets de véhicules ne transportant qu'un individu, le covoiturage est censé réduire le nombre de véhicules en circulation, et par conséquent la congestion, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Autres bénéfiques, il permettrait de diminuer le budget « déplacement » des ménages, grâce au partage des frais entre covoitureurs, et fournirait enfin une solution de transport supplémentaire pour les individus non-motorisés.

Au regard de ces nombreux avantages, le covoiturage devrait être plébiscité par les Français. Pourtant, seuls 40% environ des Français ont déjà fait un trajet en covoiturage.²⁴ Le constat est encore plus marqué pour la mobilité du quotidien : aujourd'hui, seuls 3% des déplacements domicile-travail sont réalisés en covoiturage, mais ce type de mobilité apparaît comme un recours lors des mouvements sociaux touchant les transports en commun. Début décembre, Elisabeth Borne indiquait sur RTL que le nombre de trajets en covoiturage avait augmenté de 75%.²⁵

LE RECOURS À L'INNOVATION NE SE DÉCRÈTE PAS

La pratique du covoiturage au quotidien implique en effet des contraintes d'organisation et des pertes de temps (liées aux détours et possibles attentes pour récupérer les covoitureurs). Sur une longue distance, ces contraintes sont contrebalancées par les gains financiers liés au partage des frais, contribuant au plus grand succès, pour l'heure, de ce mode de transport.

24. Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018, « Le covoiturage en France ».

25. Elisabeth Borne, invitée du Grand jury sur LCI et RTL, le 8 décembre 2019.

26. CEREMA, 2018, « Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers ».

En revanche, la distance des déplacements du quotidien est en moyenne assez faible²⁶ : en Île-de-France, 65% de l'ensemble des déplacements sont inférieurs à 3 km, et seuls 14% ont une portée supérieure à 10 km. Pour la voiture particulière, les distances réalisées sont en moyenne de l'ordre de 10 km, et seulement 12% des déplacements automobiles ont une portée supérieure à 16 km. Les économies réalisées grâce au covoiturage sur ces petits trajets ne viennent que rarement compenser les contraintes d'organisation et le temps de déplacement supplémentaire pour le conducteur, voire les passagers.

La loi d'orientation des mobilités prévoit plusieurs mesures visant à subventionner financièrement les individus qui covoiturent, afin de réduire l'écart entre les contraintes et les gains financiers liés à la pratique. Pour que l'intention législative se traduise en réalité massivement observable, il faudra néanmoins laisser du temps et aussi compter sur des initiatives issues du terrain, tout en associant les professionnels du secteur.

DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ PARTAGÉE À CONCEVOIR DANS UN DIALOGUE ENTRE LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

Le champ des possibles est, dans ce domaine, immense et le cadre réglementaire y a été - partiellement - adapté dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Ainsi, nous assisterons dans les tous prochains mois au développement de plateformes multimodales, qui permettront de regrouper, sur une même application, l'ensemble des offres de mobilité présentes sur un territoire. Ces initiatives, qui traduisent le concept du « Maas », pour « Mobility as a Service », pourront être privées, publiques ou le fruit d'un partenariat.

D'ici fin 2021, la loi prévoit qu'au moins un service d'information multimodal sera proposé aux usagers pour chacune des régions françaises. Notons d'ailleurs que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont la compétence pour créer un tel service numérique de billettique multimodal.

Il convient aussi que les aménagements publics soient décidés de façon pragmatique, afin qu'ils correspondent aux besoins de mobilité de chacun, ainsi qu'à des réalités économiques, sociales et territoriales. A ce titre, il apparaît essentiel que le périmètre géographique des AOM dépasse très largement des villes, en constituant les épencentres, et que ces villes assurent une concertation au niveau du bassin de vie ou de l'intercommunalité, puis prennent en charge l'organisation des mobilités à cette même échelle pour assurer une cohérence des politiques locales de mobilité.



Sur une même application, l'utilisateur pourra disposer en temps réel de l'information sur tous les services de mobilité à proximité : horaires des bus, arrêts à proximité, disponibilité des véhicules en libre service, points de recharge pour véhicules électriques, places de stationnements, etc., et pourra acheter ses titres de transport ou réserver un service directement sur l'application.

Le MaaS constitue en cela un véritable outil au service des collectivités pour développer de nouvelles solutions de mobilités. Il favorise les moyens de transport plus durables et permet de lutter contre la pollution et la congestion des villes en offrant par exemple des alternatives à l'autosolisme, et encourage davantage le passage d'une économie de la possession à une économie des usages .

Il s'agira d'une formidable opportunité pour les collectivités d'agréger sur leur territoires des offres de transports innovantes, souvent portées par des jeunes entreprises désireuses d'apporter de nouvelles solutions concrètes aux habitants d'un territoire.

En tout état de cause, les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter sans prédominance d'un mode par rapport à l'autre. Alors que l'usage de la voiture particulière tend de plus en plus à être partagé, il convient de permettre au automobilistes d'optimiser leurs déplacements, en encourageant la mobilité partagée et en créant des interconnexions avec les offres de transport en commun. Tous les dispositifs favorisant le report modal, ou l'aide à la fluidification du trafic (via des applications par eemples) doivent être encouragées.

Toutes les nouvelles mobilités, qu'elles soient partagées, plus propres, à deux, trois ou quatre roues, ont un point commun. Chaque déplacement débute et prend fin sur un espace de stationnement qui doit s'articuler avec l'ensemble des autres modes de déplacements (transports publics, modes doux ...) pour réduire la pollution et la congestion liées à la recherche d'une place de stationnement, renforcer l'attractivité des centres villes, permettre l'accès de tous à l'ensemble des services de la cité: emploi, santé, éducation, loisirs... Le stationnement est en conséquence un des acteurs de la multimodalité.

Les services digitaux déployés en ouvrage et sur voirie par toute la filière du stationnement (localisation et guidage vers les places disponibles, réservation et paiement par mobile...) renforcent la qualité du parcours client. Pôles de mobilité, les parcs de stationnement accueillent, conformément à une réglementation incendie applicable aux établissements recevant du public la plus contraignante en Europe, des services complémentaires et indispensables : espace de logistique urbaine, bornes de recharge de véhicule électrique, station d'autopartage ou lieu de rencontre pour le co-voiturage, location de véhicules de courte durée, réparation automobile... Près de 4 000 bornes de recharge de véhicules électriques répondent d'ores et déjà à la demande.

Par sa place centrale dans les déplacements notamment lorsque l'offre de transport public est absente ou insuffisante comme c'est le cas dans de nombreux territoires, le stationnement est un outil au service de l'aménagement territorial pour l'accès à ces services du quotidien indispensables à chacun et un outil au service d'une gestion optimisée de l'espace public.

Plus de 2 millions de places de stationnement, en parking et dans la rue, irriguent le territoire par une offre étendue de services à la cité.

En matière de gestion de l'espace public, la tarification du stationnement est un élément prépondérant en particulier pour l'attractivité des centres villes.

En dépit des idées reçues, la gratuité du stationnement a un impact très faible sur la fréquentation et réduit la rotation des véhicules au détriment de l'activité. La baisse des revenus qu'elle engendre a des conséquences directes sur la dégradation du service pour les clients. Elle prive en outre les collectivités des recettes nécessaires au financement de leurs politiques de mobilité durable.

Structuré et organisé entre l'ouvrage et la voirie en fonction des besoins propres à chaque collectivité, le stationnement apporte une contribution clé à l'urbanisme et à la qualité de vie en ville. Ses acteurs doivent donc être intégrés dans la conception, tant nationale que locale, des politiques de mobilités.

VÉLO, SCOOTER, MOTO : UN COMPLÉMENT DE MOBILITÉ

15%

*La mobilité électrique en scooters
représente 15% des ventes de l'ensemble
des cyclomoteurs.*

À chaque type de trajet correspond un véhicule approprié. Nul besoin d'opposer les véhicules et les conducteurs entre eux. À chaque trajet, très court ou plus lointain, avec passagers ou bagages, permettons à chacun de choisir sa mobilité.

VÉLO : FLUIDITÉ, SANTÉ, ENVIRONNEMENT, POUVOIR D'ACHAT

Si le vélo répond à bien des enjeux, de notre société urbanisée du $xxi^{ème}$ siècle, il permet essentiellement des déplacements de quelques kilomètres.

La nouvelle loi d'orientation des mobilités (LOM), donne une responsabilité nouvelle aux collectivités locales, notamment pour aménager des pistes cyclables reliées les unes aux autres. Pour le développement du vélo, les collectivités locales disposent d'un rôle majeur. Celui-ci peut également se traduire par une aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique.

SCOOTER ET MOTO : FLUIDITÉ, POUVOIR D'ACHAT ET ENVIRONNEMENT

Pour des distances plus grandes que le vélo, les 2-roues motorisés sont un mode de déplacement fluide et économique.

Ces véhicules se répartissent en plusieurs catégories, qui nécessitent un permis de conduire différent pour chacune. Les scooters 125 cc présentent un taux d'accidents très faible, proche de l'automobile.

Leurs performances environnementales sont bonnes, si l'on considère la norme en vigueur en 2020 (euro 5). Ils émettent notamment très peu de CO₂. D'une manière générale, leur faible poids nécessite peu d'énergie pour permettre de se déplacer.

LES 2 ROUES, PRÉCURSEURS DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Les 2-roues électriques, cycles ou scooters, peuvent se recharger sur des prises de courant standards. Ils effectuent des distances qui ne nécessitent pas une autonomie exceptionnelle.

C'est pourquoi, en 2019, la mobilité électrique en scooters (catégorie cyclomoteur électrique) représente 15% des ventes de l'ensemble des cyclomoteurs.

Le vélo bénéficie, pour sa part, d'un nouveau type de véhicule, le vélo à assistance électrique. Ses ventes, en 2018, s'élevaient à 12,5% de l'ensemble des vélos vendus en France. Ce chiffre correspond à 338 000 unités.

Grâce à la progression fulgurante des ventes de VAE, la profession s'attend à atteindre 1 millions de VAE par an, d'ici quelques années, et une part des ventes électriques située entre 1/3 et la moitié des vélos achetés.

NE BÂTISSONS PAS DE CITÉS INTERDITES

10%

Après avoir atteint 10% en 2018, grâce à une hausse de 4 points sur un an, les intentions d'achat d'une voiture électrique stagnent : seul 1 Français sur 10 se déclare prêt à acheter une voiture électrique en 2019 selon le Baromètre Énergies 2018 d'Argus Conseil. Même constat pour l'hybride (hybride classique et hybride rechargeable confondus) qui stagne à 23% d'intention d'achat en 2019, alors qu'il était déjà à 21% en 2016.²⁷

PENSER LA VILLE DE DEMAIN EN PARTANT DE L'EXISTANT

En France, l'aménagement du territoire, et plus encore celui des villes, a souvent été une histoire de ruptures : raser les quartiers du Paris médiéval pour construire le Paris d'Hausmann, développer les infrastructures routières jusque dans le plus petit hameau pour répondre au boom de l'automobile, construire des villes nouvelles par décision politique sur des zones peu habitées, piétonniser en masse les centres-villes pour y chasser la voiture, etc. Mais les villes de demain s'autoriseront-elles ces ruptures violentes ? Ne faudrait-il pas encourager des évolutions de villes moins brutales, qui n'en seraient pas moins efficaces ?

Si construire les villes de demain semble aller de pair avec un regard tourné vers l'avenir, celles-ci ne partiront pas d'une page blanche. Elles se développeront à partir de villes existantes.

Dans cette situation, plusieurs réactions sont possibles : faire perdurer le passé en figeant la ville, tout reconstruire en gommant les traces de l'histoire, ou trouver un équilibre entre respect du passé et besoin de modernité. Cette dernière solution semble à privilégier pour les villes de demain. Rappeler l'histoire, respecter les formes urbaines, mais sans avoir peur de réutiliser, de réinterpréter. Les exemples de modernisation réussie de traces du passé ne manquent pas. De la High Line de New York, parc urbain linéaire aménagé sur une portion désaffectée d'anciennes voies ferrées aériennes²⁸, à des reconversions complètes d'anciennes friches industrielles ou portuaires comme sur les quais de l'île de Nantes où le Hangar à bananes a été aménagé à côté des anciens chantiers navals.

Sans se couper totalement du passé, les villes de demain doivent aussi être construites en gardant à l'esprit qu'elles devront évoluer à mesure que des technologies nouvelles arriveront, que les goûts changeront, ou tout simplement que le temps fera son effet.

À l'heure où les collectivités ont toujours plus d'espaces à gérer et des finances toujours plus serrées, cette vision doit être pleinement intégrée par les décideurs politiques.

Le rapport des villes au temps n'est pas qu'une affaire de temps long. L'usage que les citoyens font de la ville peut évoluer au cours de l'année, mais aussi en fonction du jour de la semaine ou du moment de la journée. Les villes de demain doivent être en mesure de s'adapter à des usages variés, et non l'inverse. Penser cette adaptabilité en amont, c'est prévoir dès la conception, les multiples usages des espaces en fonction du moment tout en laissant une liberté pour d'autres non pensés initialement.

***Il est possible de changer fondamentalement
la façon de vivre en ville par des actions relativement rapides
à mettre en place, sans forcément prendre des décisions
lourdes de conséquences.***

Faire évoluer la ville en profondeur tout en essayant de bien faire les choses prend beaucoup de temps.

On l'observe sur toutes les opérations d'urbanisme d'ampleur. Entre l'idée initiale d'un projet et l'aboutissement, il faut parfois 5, 10, 15 ans. Parfois même plus. Toutefois, il ne faut pas se mettre dans la tête que rien n'est faisable rapidement.

Oui, il est possible de changer fondamentalement la façon de vivre en ville par des actions relativement rapides à mettre en place, sans forcément prendre des décisions très lourdes de conséquences. L'exemple cité précédemment de la High Line de New York en est un bon exemple. La ville de New York a voulu transformer un axe ferroviaire désaffecté en un lieu plus agréable pour les piétons et les cyclistes. Des parcs linéaires y ont été créés, des tables et autres équipements installés, sans investissements lourds en termes de travaux. Cette transformation rencontre aujourd'hui, auprès des New-yorkais comme auprès des touristes, un véritable enthousiasme par le fait qu'elle a réussi à créer de nouveaux espaces verts sans venir aggraver les problèmes de congestion automobile rencontrés par la ville.²⁹

On peut aussi penser à l'exemple madrilène en matière de reconfiguration des réseaux existants pour permettre une réelle intermodalité. L'autorité métropolitaine de transport à Madrid a mis en application un plan ambitieux de réalisation de pôles d'échanges en bordure de la ville centre et au débouché des principales pénétrantes autoroutières. Ce réseau d'échangeurs, «intercambiador», connecte efficacement les modes routiers desservant la région et le métro de la capitale. Les principes d'aménagement reposent sur le couplage d'une station de métro souterraine avec une grande gare routière moderne et fonctionnelle disposant de voies d'accès réservées depuis l'autoroute.

Le pôle d'échanges de Plaza de Castilla réaménagé en 2005 et relié à la gare de Madrid Chamartín, dispose désormais de quarante quais des bus urbains et cars interurbains, connectés efficacement avec trois lignes de métro.

29. Dr A. Senem Deviren et Dr Phillip James Tabb, 2013, *The greening of architecture: a critical history and survey of contemporary sustainable architecture and urban design.*

À l'heure où les grandes métropoles françaises (sous l'effet de la libéralisation des services d'autocars) s'interrogent sur le dimensionnement et le positionnement des gares routières, les aménagements de la capitale espagnole sont exemplaires.

UN PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS EN MUTATION

La lecture de l'étude Parc auto, menée par KANTAR - TNS Sofres tous les ans, nous donne une description détaillée du parc automobile français, possédé ou loué³⁰. Plusieurs enseignements peuvent être extraits de cette étude.

Concernant la fréquence de conduite, plus de 80% des ruraux et habitants des petites villes utilisent leur

- ▶ véhicule régulièrement. Dans la quasi-totalité des grandes agglomérations, l'utilisation s'intensifie : près de 7 ménages sur 10 utilisent régulièrement leurs voitures en 2018.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route est plébiscitée dans les

- ▶ déplacements de personnes et sa part reste stable en 2018 : 81% pour la voiture particulière et 6% pour les autobus, autocars et tramways.

L'âge moyen du parc s'est établi à 9,1 années, en progression sous l'effet du vieillissement du parc des

- ▶ voitures diesel (8,8 années en moyenne soit +2 ans en 10 ans). Celui de l'essence a diminué d'un an depuis 2014, pour atteindre 9,1 années.

Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont très courantes et leurs parts dans le parc

- ▶ est demeurée élevée par rapport à celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2018 respectivement 48% et 26% du parc, contre 7% pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

La voiture particulière et le véhicule utilitaire léger³¹ permettent d'assurer la mobilité porte à porte. Ils répondent aux contraintes individuelles multiples (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite, déménagements, transport d'objets lourds ou encombrants) et fournissent une réponse adaptée dans les zones d'habitation peu denses, et lorsque les flux ne sont pas assez importants (horaires décalés, en soirée ou la nuit) pour que les transports en commun soient pertinents sur le plan économique et sociétal.



Aujourd'hui, la politique du dernier kilomètre est vue sous le prisme de l'interdiction des centres urbains aux poids lourds et l'acheminement des marchandises par la démultiplication des véhicules utilitaires légers (VUL). Cette dynamique est prégnante si l'on regarde les chiffres des volumes de véhicules neufs vendus en 2017 : 50 000 poids lourds contre 200 000 VUL. Cependant, il est important de noter qu'il faut 12 à 14 véhicules utilitaires pour acheminer le chargement d'un véhicule lourd de 19 tonnes.

En pensant répondre à une problématique de logistique urbaine et environnementale, le report modal du transport de marchandises vers des petites unités augmente les problèmes de congestion urbaine.

Par ailleurs, le déploiement des VUL pose d'importantes questions de sécurité routière et de gestion du parc. Ainsi, les VUL mis sur le marché n'effectuent leur premier contrôle technique qu'à partir de leur 4^{ème} année d'immatriculation. On constate ainsi le triplement des contre-visites à l'issue d'un premier contrôle technique d'un véhicule utilitaire léger par rapport à un véhicule particulier.

L'effort doit principalement porter sur le renouvellement des véhicules utilitaires légers (VUL), qui représentent une faible part du parc mais une part importante des émissions de NOx et de particules en milieu urbain (près de 40 %). Ainsi, il semble intéressant de considérer :

- ▶ l'annualisation du contrôle technique réglementaire des VUL à compter de leur première année d'immatriculation ;
- ▶ l'installation d'un chronotachygraphe numérique permettant de mesurer les vitesses, les temps de repos et les poids en charge de ce type de véhicules et de leurs chauffeurs ;
- ▶ la création d'une formation spécifique à la conduite des VUL faisant l'objet d'une formation continue tous les 5 ans (vérifications des aptitudes physiques, renouvellement des connaissances) ;
- ▶ la révision de l'assiette de la TSVR³² (sur les conclusions du Rapport de la Cour des Comptes de 2017), en incluant les VUL à l'effort de financement des infrastructures.

32. La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), dite taxe à l'essieu, s'applique aux poids lourds de fort tonnage. Le propriétaire du véhicule doit effectuer une déclaration avant sa mise en circulation.

QUEL MIX ÉNERGÉTIQUE POUR LES PROCHAINES DÉCENNIES ?

Une étude prospective réalisée en 2018 par le cabinet Advancy pour le CNPA permet une projection du mix énergétique à horizon 2030, au travers de trois scénariis différents sur l'état du parc roulant et sur son évolution. Les résultats de cette étude prospective montrent que le moteur thermique ne disparaîtra pas à l'horizon 2030, ni même en 2040.

Dans le contexte d'une politique volontariste de la part des pouvoirs publics, et dans l'optique d'accélérer la réduction de la pollution locale et globale en favorisant la mutation du parc et des usages, le mix en 2030 serait toujours de 65% de motorisations thermiques; si le diesel était dans ce contexte en net recul (23%), il continuerait à peser davantage que l'électrique à l'échelle du parc, l'hybride et l'essence constituant près de 75% du parc.

Par ailleurs, des carburants alternatifs sont en train d'émerger et doivent être étudiés selon une analyse bénéfices / inconvénients dans la perspective d'une éventuelle intégration à ce mix énergétique. Le Superéthanol-E85, contenant entre 65% et 85% de bioéthanol permet, à la fois, de réduire les émissions de CO₂ de l'ordre de 50% (source ePURE, 2018) et de réduire les émissions de particules fines (-90%) et d'oxyde d'azote (-30%) (source: Étude du Pr. Czerwinski de la Haute École Spécialisée Bernoise de décembre 2017 intitulée « Research of Real Driving Emissions with E85 and Two Flex Fuel Vehicles»). Produit en France, à partir de matières premières françaises (betteraves, blé, maïs, résidus sucriers et amidonniers), le bioéthanol participe à l'indépendance énergétique de la France, à l'économie circulaire et au maintien de l'emploi en zone rurale (8900 emplois directs, indirects et induits pour la filière bioéthanol cf étude PwC 2014).

Mais tous les biocarburants ne se valent pas. Ceux produits à partir d'huile de palme ne seront plus pris compte dans les mécanismes d'incitation fiscale en France à partir du 1^{er} janvier 2020.

Dans cette même logique d'économie circulaire, des industriels développent des solutions de valorisation énergétique des déchets plastiques par transformation en combustible moteur. D'autres industriels travaillent sur les e-Fuels, des carburants de synthèse pouvant être produits par procédé power-to-liquid à partir d'eau et de CO₂ issu d'usines de biogaz.

Par ailleurs, l'hydrogène peut aussi être une alternative, mais son coût, lié à une production reposant quasi-exclusivement sur l'utilisation d'énergies fossiles, et le réseau de stations de recharge particulièrement limité sont de lourds handicaps. Aujourd'hui, 10 000 véhicules à hydrogène circulent dans le monde, alors que le parc mondial compte environ 1,2 milliard de véhicules.

Enfin, le Gaz Naturel (GNV) et/ou BioGNV, largement développé au niveau mondial (28 millions de véhicules) se développe plus timidement en France (20 000 véhicules) malgré ses qualités environnementales et y est aujourd'hui dédié principalement aux flottes de véhicules utilitaires, poids lourds, bus et bennes à ordures. Le BioGNV, produit à partir de déchets organiques sur notre territoire, sans appauvrir les sols, permet en outre d'assurer des compléments de revenus à nos agriculteurs.

Le principe de pluralité technologique doit guider les politiques publiques, afin de ne pas créer de fractures et de permettre aux usagers de circuler avec le carburant ou le véhicule adapté à leurs besoins de mobilité. Ces nouveaux mix, d'une complexité inégalée apportant des risques de dépréciation de stocks et de perte de rentabilité, se caractérisent par une particulière instabilité. Les solutions énergétiques semblent se chasser les unes les autres : le timide essor de l'électrique est à peine constaté que l'hydrogène bénéficie d'un regain d'intérêt, risquant de dévaluer du même coup toutes les solutions considérées comme « transitoires ».

L'un des enjeux, qui n'est pas le moindre, est la protection du marché européen, dont la porte a été ouverte aux batteries asiatiques, avec des conséquences graves sur la qualité et le volume de l'emploi sur notre « vieux » continent. En Chine, le développement du véhicule électrique est piloté par le Ministère de l'Industrie, et non par celui de l'Écologie. La concrétisation d'une stratégie européenne sur ce sujet doit être une priorité.

Par contraste, les ajustements successifs du bonus / malus, de la taxe sur les véhicules de société (TVS), du WLTP illustrent toutes nos contradictions. La mésinformation sur les véhicules diesel récents est très révélatrice : le projet d'envisager leur reclassement en Crit'Air 1 sur une base scientifique, conformément au comité stratégique de filière de juillet 2019, est aujourd'hui incertain alors que le diesel aurait pu être un recours essentiel en 2020, ne serait-ce que pour se mettre à portée de l'objectif de 95g CO₂/km et éviter ainsi les pénalités financières aux industriels. Dès lors, comment l'expliquer au grand public, aux clients, aux habitants des villes à qui l'on a déjà annoncé l'interdiction de cette énergie d'ici 4 ans ?

Force est de constater que les réponses actuelles ne sont pas à la hauteur de ce qui est exigé des acteurs de l'automobile. Ce flou intervient à un moment où les besoins en accompagnement des Français n'ont jamais été aussi forts. Les constructeurs ne savent plus ce qu'il faut fabriquer, les concessionnaires ne savent plus ce qu'il faut vendre, et les consommateurs ne savent plus ce qu'il faut acheter.

Cette immense confusion et le brouillard qui en découle, pour les investisseurs comme pour les entreprises et les particuliers, est vecteur d'indécision, d'anxiété et donc d'attentisme.

Il en va certainement ainsi de toutes les transitions dans l'histoire économique, mais dans un monde surmédiatisé et immédiat, la gestion de celle-ci semble particulièrement nous échapper. L'humilité et le

réalisme sont de bons conseillers, spécialement dans le contexte d'une transformation globale dont il est particulièrement difficile de prévoir l'issue.

L'histoire enseigne qu'en 1920, un véhicule sur trois était électrique. La compétition a fait la différence, et la neutralité technologique dont le principe est rappelé aujourd'hui signifie bien ceci : la puissance publique doit fixer des objectifs, et se tenir à égale distance des différentes solutions.



ZOOM SUR LE RÔLE DES STATIONS-SERVICE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Malgré une dynamique de disparition enclenchée depuis plus de trente ans, les stations-service de proximité représentent aujourd'hui encore près de 6 000 points de distribution et approvisionnent quotidiennement des millions d'automobilistes. Véritables commerces de proximité grâce à la diversification de leurs activités (dépôt de pain, relais colis, démarches administratives, etc.), elles contribuent au désenclavement des territoires.

Alors que les pouvoirs publics envisagent de développer à grande échelle le recours aux énergies propres, il convient de s'appuyer sur le réseau de stations-service existant pour promouvoir ces carburants alternatifs (gaz naturel GNV/bio GNV, hydrogène, biocarburants, GTL gas-to-liquid, etc.) et développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Les pouvoirs publics doivent ainsi soutenir les opérations d'installation et de stockage des stations-service, qui représentent des investissements conséquents, au risque d'une disparition progressive du maillage existant.

Afin d'accompagner cette transition, un fonds de soutien à l'activité des professionnels de la distribution de carburants pourrait être créé afin de les accompagner dans les investissements nécessaires à la transition énergétique : inversion de cuves, déploiement de bornes de recharges, etc.

Au-delà du réseau de stations-service de proximité, les pouvoirs publics pourraient s'appuyer sur le réseau des professionnels des services de l'automobile pour développer uniformément les points de recharge (exemple : garages, centres de contrôle technique, etc.).

VÉHICULES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES... LES POLITIQUES DE MOBILITÉ DOIVENT AVANT TOUT TENIR COMPTE DE LA DIVERSITÉ DES USAGES

Si les ventes de véhicules électriques et hybrides ont connu un essor en 2018 et 2019, leurs parts cumulées dans le parc automobile dépassent aujourd'hui à peine 1%.

En octobre, le parc automobile français comptait environ 250 000 véhicules légers électrifiés (EV, véhicules électriques, et PHEV, véhicule électrique hybride rechargeable) grâce notamment à 50 000 nouvelles immatriculations au cours des 12 derniers mois.³³ Si le 100% électrique représente désormais 1,8% des ventes de véhicules légers, le parc automobile est encore loin des deux objectifs visés : 1 million de véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici 2022 et fin de la vente d'automobiles utilisant des énergies fossiles (motorisations hybrides compris) d'ici 2040.

La lente progression des véhicules électriques a plusieurs causes : le coût, l'insuffisance d'autonomie et le manque d'infrastructures sont d'ailleurs tout particulièrement pointés du doigt.

- ▶ Une autonomie jugée limitée : plus de 6 répondants sur 10 du Baromètre Énergies 2019 d'Argus conseil considèrent que l'autonomie des batteries est encore insatisfaisante.
- ▶ Un défaut d'image : alors que 47% des répondants jugent que l'électrique n'est pas plus écologique que le thermique, notamment à cause du coût environnemental des batteries, ils sont même plus de la moitié à considérer que le véhicule électrique n'incarne pas une technologie d'avenir. Au contraire des seules hybrides qui sauvent l'honneur en étant plébiscitées par 72% des sondés.
- ▶ Des infrastructures pas à la hauteur : l'impossibilité de recharge au domicile et le manque de bornes sont dénoncés par la plupart des répondants (respectivement 35 et 54%). Le coût d'installation d'une borne personnelle (appelée wallbox) à domicile et la rareté des super-bornes (permettant de récupérer la moitié de l'autonomie en 20 minutes) n'améliorent pas le tableau.
- ▶ Un prix dissuasif : 20 à 30% plus cher qu'un modèle thermique équivalent, les véhicules électriques peinent également à séduire un large public.

Il convient donc de fixer des objectifs réalistes, pour les politiques de mobilité, en tenant compte de la diversité des usages et des réalités sociales, économiques et géographiques.

L'électrification des véhicules ne présuppose pas la fin des motorisations thermiques. Pour lever les freins au développement de l'électromobilité, il faut que la puissance publique ait une action résolue, notamment en termes de coût et de disponibilité des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire (l'État ambitionne une trajectoire de 100 000 points de recharge sur le domaine public d'ici 2022). Les efforts de communication publique, à l'instar du site *jechangemavoiture.gouv.fr*, constituent de réelles avancées pédagogiques, mais un contexte normatif instable et anxieux vient en brouiller le message.

Par ailleurs, les acteurs locaux ont aussi un rôle essentiel à jouer en développant des incitations, en particulier dans les agglomérations concernées par les dépassements des seuils européens de qualité de l'air, pour qu'elles prennent des mesures en faveur du véhicule électrique et/ou hybrides rechargeables (voies dédiées, parkings gratuits), notamment en accompagnement de la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE).

Enfin, parce que la confiance des consommateurs dans la mobilité électrique reste à construire, il semble important de fournir une information fiable sur l'usage du véhicule électrique, que ce soit sur son autonomie, l'avancement du déploiement des points de recharge, le budget associé (prix de revient au km, valeur de revente), et l'impact environnemental de la chaîne de production du véhicule.

ASSURER UNE TRANSITION PLEINEMENT INCLUSIVE

Le coût d'acquisition d'un véhicule électrique restera encore trop élevé, dans les prochaines années, pour qu'il puisse permettre aux foyers les plus fragiles de remplacer leurs véhicules actuels, souvent particulièrement âgés, par des véhicules électriques.

C'est pour cela qu'il nous semble important d'accompagner le verdissement du parc automobile des Français les moins aisés par sa modernisation. Dans un contexte budgétaire contraint, il conviendrait de concentrer l'action publique sur les véhicules particuliers les plus âgés et polluants (normes Euro 1 à 4) qui représenteront seulement 10% du parc en 2030 mais près 40% des émissions de NO_x et 70% des émissions de particules.

Dès lors, il apparaît essentiel de maintenir des mesures sociales à l'attention de ces publics. Comme le soulignait récemment Carlos Tavares, PDG de PSA, dans une tribune publiée par Les Echos, « *Il est impératif que toutes les parties prenantes luttent conjointement contre le risque lié au dogmatisme qui conduirait à "l'immobilité citadine" et à la "fracture de mobilité rurale"* »³⁴. C'est dans cet esprit que s'inscrit la prime à

La réparation, la maintenance, le contrôle technique automobile, ou encore la location de véhicules sont autant de secteurs d'activité qui ont toute légitimité à « entrer dans la boucle » de l'économie circulaire.

la conversion, qui a connu un important succès pendant la première partie du quinquennat, pour favoriser l'acquisition de véhicules propres par l'ensemble des publics. Le recentrage de ce dispositif autour des seuls véhicules neufs électriques et hybrides-rechargeables est incompréhensible quand on sait qu'un Français sur quatre fait l'acquisition chaque année d'un véhicule d'occasion, contre un Français sur vingt-huit pour les véhicules neufs, et que le véhicule d'occasion a compté pour 68% des dossiers traités en 2019 par la prime à la conversion ancienne formule (soit une augmentation de 6 points par rapport à 2018).

Si la loi Économie circulaire se concentre principalement sur la fin de vie des produits et la gestion des déchets, l'optimisation et l'allongement de la vie des produits, qui sont des pans entiers de l'industrie et des services, doivent aussi être considérés.

La réparation, la maintenance, le contrôle technique automobile, ou encore la location de véhicules sont autant de secteurs d'activité qui ont toute légitimité à « entrer dans la boucle » de l'économie circulaire, au moment où les modèles économiques vivent leur pleine révolution et ne sont plus uniquement fondés sur la propriété des biens, mais aussi sur leur usage.

La valorisation du parc roulant est un levier puissant de réduction de la pollution. Il est indispensable d'en favoriser une autre vision, en promouvant des dispositifs nouveaux, tels que l'éco-entretien des véhicules, dont l'objectif est d'accompagner les usagers vers une mobilité plus propre tout en préservant leur pouvoir d'achat. La maintenance préventive des véhicules permettrait de limiter leur niveau d'émissions polluantes, de réduire les risques de pannes et par conséquent d'allonger leur durée de vie et de leur garantir une courbe de valeur stable. Ces prestations, qui témoignent d'une réelle adaptation des professionnels aux enjeux environnementaux, ne sont pas encore bien connues du grand public alors qu'elles apportent aux clients un réel diagnostic de la chaîne de combustion du véhicule.³⁵ Cette nouvelle approche de la réparation automobile permet également de prévenir des pannes lourdes et coûteuses. En effet, une part importante du parc automobile demeure mal entretenue, aggravant le rejet d'émissions polluantes dans l'atmosphère jusqu'au jour de la panne.

35. Une fois les causes du dysfonctionnement du véhicule déterminées, le professionnel applique le traitement adapté pour remettre le véhicule dans les valeurs d'émissions proches de son état neuf.

Il convient également de valoriser le rôle préventif du contrôle technique auprès des automobilistes, en engageant un travail de pédagogie pour éviter les éventuelles incompréhensions, voire des contre-vérités nuisant à l'image du secteur et à l'efficacité des politiques publiques dans ce domaine. En effet, le rôle du contrôle technique est d'assurer le bon entretien des véhicules pour limiter les émissions polluantes et garantir la sécurité de 32 millions de véhicules en France, particulièrement au regard d'un phénomène d'évitement qui bat des records. Entre janvier et novembre 2019, environ 560 000 véhicules n'ont pas passé un contrôle technique automobile. Afin de couvrir le plus grand nombre de véhicules à risque, il serait pertinent de mettre en place un contrôle technique annuel dès la 7^{ème} année d'immatriculation. En effet, les chiffres du contrôle technique montrent qu'après la quatrième année du véhicule et plus largement passée la période de garantie d'un véhicule neuf, les propriétaires de véhicules ont tendance à privilégier une réparation curative plutôt qu'une maintenance préventive. De ce fait, dès la 7^{ème} année, le taux de contre-visite des véhicules particuliers passe de 8,49% à 15,38%, et à partir de la 10^{ème} année ce taux culmine à 29,66%.



ZOOM SUR L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, UNE DES PIERRES ANGULAIRES DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Cet écosystème rassemble des TPE, des PME et des ETI qui contribuent activement à l'entretien et à la revalorisation du parc automobile.

Dans le secteur automobile, les filières de recyclage sont nombreuses, anciennes et bien organisées. Ces filières ont démontré une efficacité et une performance environnementale et constituent à cet égard des exemples à suivre, à valoriser et à soutenir.

La responsabilité élargie des producteurs est un moyen pour atteindre des objectifs de valorisation des déchets, qui fait partie d'un ensemble de solutions (actions de prévention, mise en œuvre du service public, collecte privée, etc.). La mise en œuvre de la REP a contribué à une amélioration notable des performances de recyclage en France. Cependant, les acteurs économiques doivent disposer d'une liberté de moyens pour répondre à leurs obligations de façon optimisée. Les récentes évolutions et dispositions adoptées dans le cadre de la Loi Economie circulaire, en obligeant les opérateurs de gestion de VHU à contractualiser avec les éco-organismes, pourraient déstabiliser une filière qui fonctionne : rappelons que la France atteint aujourd'hui un taux de réutilisation et de recyclage de 87,3 % de la masse des VHU pris en charge et un taux de réutilisation et de valorisation de 94,5 %.

L'HYPOTHÈSE DU PÉAGE URBAIN DOIT ÊTRE CONSIDÉRÉE AVEC PRÉCAUTION

L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a publié en 2014 une étude sur ce système de réduction du trafic.³⁶

Le péage urbain comme moyen de réduction du trafic n'est pas un modèle récent. À l'entrée des grandes villes au Moyen-Âge, des taxes comme l'octroi frappaient déjà les marchandises et les personnes.

L'exemple londonien, mis en place en 2003, n'a pas montré de résultats flagrants. Au fil des années le périmètre et les tarifs ont évolué. Aujourd'hui le péage couvre une zone de 21 km² environ. Le dispositif fonctionne à l'aide de caméras entre 7h et 18h du lundi au vendredi. Sur les cinq premières années, la ville a connu une baisse de 16% de la circulation, mais les saturations ont repris progressivement jusqu'à aujourd'hui.

L'étude détaillée réalisée par le Health Effects Institute pour évaluer l'impact du péage urbain de Londres sur la qualité de l'air³⁷ aboutit, quant à elle, au constat qu'il s'avère très difficile de démontrer clairement l'impact du péage, soulignant la présence de sites industriels émetteurs d'importantes quantités de polluants au niveau régional.

Certaines autres villes européennes, en Scandinavie en particulier (Oslo, Stockholm, Göteborg, Trondheim, Bergen), ont quant à elles mis en place un système de pass-mobilité, avec des montants plus faibles qu'à Londres (0,6€ à 1€) qui ont permis de résoudre une partie du problème de la congestion et du trafic non indispensable. La transposition de ce modèle aux villes françaises n'est pas une évidence et doit être évaluée avec précaution, dans un souci de dialogue avec les professionnels de la mobilité, lequel permettra d'évaluer en toute transparence le réel impact sur la congestion dans les centres-villes.



Le déploiement des zones à faibles émissions (ZFE), renforcé par la loi d'orientation des mobilités, doit s'effectuer dans un cadre homogène à l'échelle nationale et applicable par les Français.

Si ce dispositif s'inscrit dans une stratégie d'amélioration de la qualité de l'air, il est indispensable de veiller à ce qu'il ne produise pas d'effets d'exclusion, qu'il s'établisse dans des délais raisonnables, selon des conditions cohérentes et qui permettent aux Français de s'adapter (horaires, zones, types de véhicules, etc.).

A défaut, le chemin emprunté se révélerait particulièrement dangereux : il élargirait nos fractures sociales et territoriales sans résoudre fondamentalement les questions climatiques et sanitaires. La précarisation de la mobilité est une réalité ancienne, hélas peu traitée à l'exception notable d'initiatives remarquables d'entreprises privées et de fondations - d'ailleurs issues de la filière industrielle et de services.

Sur ce point, la communication publique doit gagner en clarté et en cohérence pour l'automobiliste. Les annonces en matière de restrictions de circulation doivent préciser que les mesures envisagées sont des mesures locales de réduction de la pollution qui ne s'appliquent pas sur tout le territoire, mais uniquement sur les zones en dépassement des seuils d'émission (14 zones en 2018 en France).

La faiblesse de la coordination et l'absence de synchronisation entre les politiques nationales et les politiques locales, engendrent un millefeuille indigeste de mesures nationales (bonus-malus, PAC...) et locales (ZFE, Crit'air...). Les entreprises comme les citoyens sont perdus, faute d'un panorama cohérent et stable.

Pour toutes ces raisons, la route à suivre ne doit pas oublier les Français qui associent tout autant leur mobilité à une contrainte et à une liberté. Les transformations à réussir doivent donc être soutenables pour tous.

L'INTERMODALITÉ SE PENSE AUTANT DANS LES VILLES QU'EN PÉRIPHÉRIE

6%

*Les enquêtes les plus récentes (réalisées
entre 2003 et 2010) affichent
un taux moyen d'intermodalité de 6%.³⁸*

38. Ministère de la transition écologique et solidaire et Valérie Lacroute, Députée, 2017,
« Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport ».

LA GENTRIFICATION URBAINE PAR LE PRIX DE L'IMMOBILIER A CONDUIT À UN ALLONGEMENT DE LA DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

On ne compte plus le nombre d'études économiques qui font le constat de la hausse continue de l'effort financier des ménages en matière de logement.

Plusieurs facteurs se cumulent pour aller dans ce sens :

- ▶ d'abord celui de la transformation de l'offre (des logements plus grands et plus confortables sont logiquement plus chers)³⁹ ;
- ▶ ensuite, s'agissant du logement social, la réduction relativement discontinue mais sensible des aides à la pierre en matière de logement social depuis la fin des années 1970, a conduit à une hausse des loyers HLM, laquelle n'est que partiellement compensée par l'APL⁴⁰ ;
- ▶ enfin et surtout, depuis la fin des années 1990, une tendance haussière des prix immobiliers, historiquement inédite.⁴¹

Conséquence directe et durable de cette dynamique, un processus de renouvellement de la composition sociale d'un quartier au profit de ménages plus aisés et/ou comptant peu de membres. La gentrification touche principalement les zones urbaines et périurbaines.

Les programmes de rénovation et de réhabilitation de certains quartiers ou îlots des centres-villes, dont le bâti se trouve ainsi requalifié, provoquent souvent une hausse des prix du foncier et des loyers, et favorisent ainsi la concentration de populations aisées aux activités fortement liées aux spécialités des métropoles.

Certaines politiques environnementales urbaines pourtant très consensuelles (créations de parcs, d'éco-quartiers, etc.) participent également à des processus d'éloignement de certaines populations.

À l'inverse, l'absence de dessertes réellement efficaces et satisfaisantes, en matière de transports collectifs, au sein des territoires excentrés, participe significativement à freiner l'inflation immobilière dans ces territoires. Cela, conjugué à des plans locaux d'urbanisme visant à limiter la constructibilité au sein d'une

39. Sandrine Levasseur, 2013, « Éléments de réflexion sur le foncier et sa contribution au prix de l'immobilier » in Revue de l'OFCE.

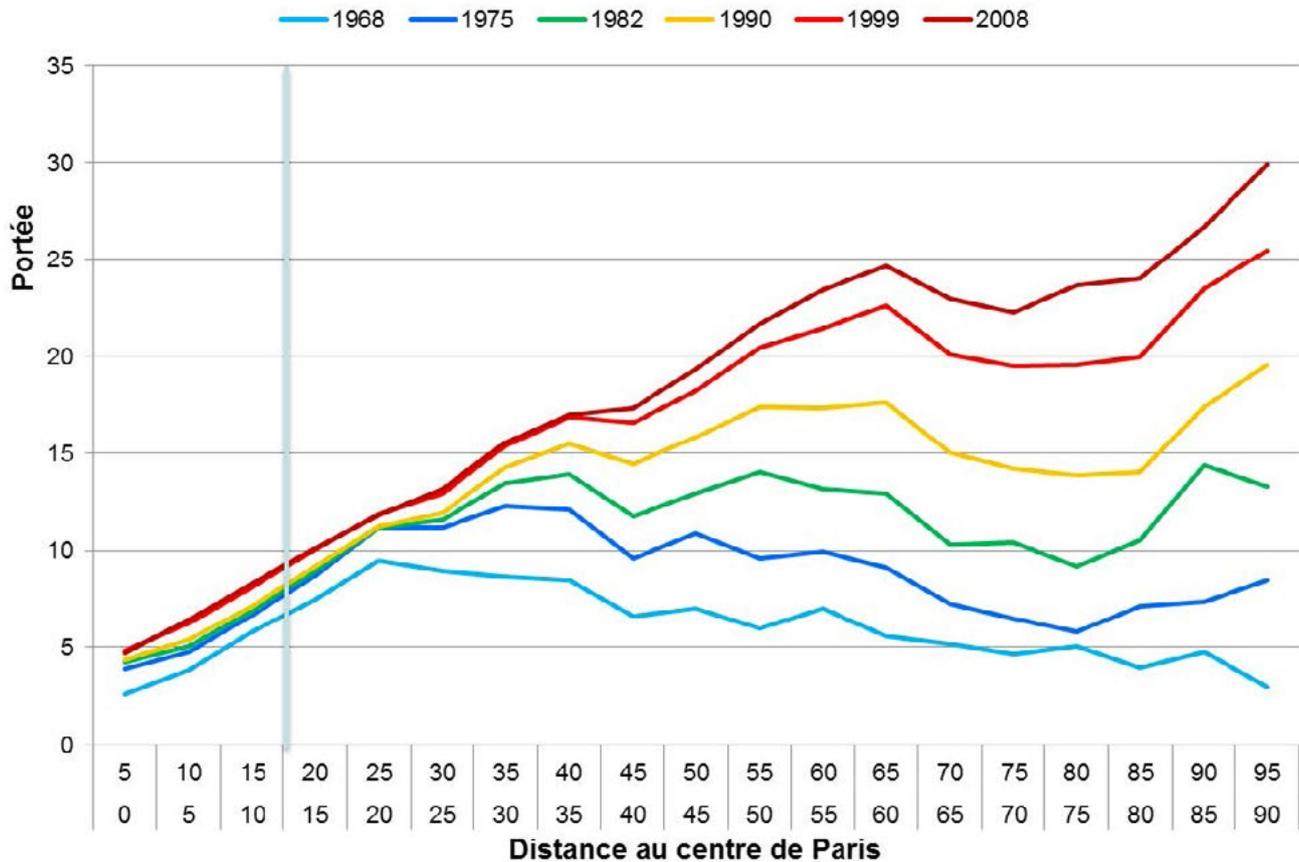
40. « Ce désengagement public du logement social s'est révélé en tout point catastrophique : baisse de production des logements sociaux, réduction du parc d'habitat social, difficulté d'accès au logement des ménages pauvres et des personnes aux revenus modestes, dégradation de l'habitat, hausse des sans-abri », pointe Jean-Luc Vidon, président de l'Aorif, qui fédère les bailleurs sociaux franciliens. Libération, 23 septembre 2019, « HLM : menaces sur un modèle social ».

41. Sandrine Levasseur, *op.cit.*

même commune, se traduit par un éloignement toujours plus important des populations les moins aisées, vis-à-vis des centres urbains⁴² et des lieux de travail.⁴³

Évolution de la portée des déplacements Domicile Travail de 1968 à 2008

(les communes sont regroupées en fonction de leur distance au centre par couronnes de 5 km en abscisse, le graphique donne en ordonnée la distance moyenne qu'il faut effectuer pour aller travailler en fonction de la distance au centre)



Source : Ateliers du Shift Project organisés avec Vinci Autoroutes, Les enjeux de la mobilité dans les périphéries et les grandes agglomérations, 26/12/2013

42. Jean-Charles Castel, 2007, « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construits en diffus » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*.

43. The Shift Project, 2014, « La mobilité, la grande oublié de la transition énergétique », données INSEE.

Dès lors, organiser la congestion des espaces urbains et en réduire drastiquement l'accès par des véhicules individuels, aboutit à une relégation spatiale des classes populaires, mais aussi, de plus en plus, des classes moyennes. Cette dynamique se voit renforcée par la mise en place de dispositifs tels que Crit'Air fixant pour ses grades les plus élevés (autorisant une circulation aisée au sein des villes) des conditions instaurant une obsolescence programmée pour les véhicules, générant une production "artificielle" d'automobiles et donc d'émissions polluantes, et obligeant à l'achat de véhicules dont les prix ne sont pas accessibles à la majorité des Français qui ne peut acquérir un véhicule que sur le marché de l'occasion, le plus souvent de deuxième ou troisième main. Pourtant, un véhicule entretenu régulièrement et validant ses contrôles techniques successifs est jugé comme répondant à toutes les obligations, notamment en matière de pollution.



ZOOM SUR CRIT'AIR

Afin de jouer pleinement son rôle environnemental, le système de délivrance de la vignette Crit'Air doit être repensé. Il apparaît incohérent que les certificats se fondent uniquement sur l'âge et la motorisation du véhicule. Si les véhicules diesel les plus récents respectent les critères du label Crit'Air 1 en matière d'émissions polluantes, il n'y a aucune raison de les exclure par principe.

Il faut revoir les conditions de délivrance des certificats Crit'Air : celles-ci doivent se fonder sur les émissions réelles observées, et non sur l'âge du véhicule. Cette mesure permettrait d'inciter les usagers à contrôler et à entretenir leur véhicule pour qu'il se maintienne à un niveau optimum d'émissions et de revaloriser à cette occasion le rôle du contrôle technique.

Aujourd'hui les vignettes Crit'Air 3 à 5 concernent 60% du parc automobile, parmi les usagers les plus modestes. Interdire les véhicules Crit'Air 3 à 5, c'est courir le risque d'une augmentation du ressentiment face à la ville centre. C'est pourquoi la mobilité doit se penser globalement, à l'échelle d'un territoire et d'un bassin de vie, en partant des périphéries et en apportant des solutions pour les déplacements domicile-travail.

Face à l'augmentation du poids des dépenses de logement ces dernières années, de nombreux ménages sont contraints de s'éloigner des centres urbains pour retrouver des prix du foncier moins élevés.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Si le choix de plus en plus proclamé par les décideurs locaux est celui de l'intermodalité, il reste néanmoins un voeu pieux plus qu'une réalité, dans le quotidien des Français.

Face à l'augmentation du poids des dépenses de logement ces dernières années, de nombreux ménages sont contraints de s'éloigner des centres urbains pour retrouver des prix du foncier moins élevés. Cependant, cet éloignement engendre de nouvelles contraintes en matière de déplacements, en particulier pour les trajets domicile-travail, mais parfois également pour l'accès aux commerces, aux services ou aux loisirs. L'intermodalité associant voiture et transports en commun doit donc se penser surtout et avant tout dans les périphéries.

C'est pour répondre à ce constat que les gares sont de plus en plus présentées comme les places fortes de l'intermodalité. Pourtant, peu de gares routières françaises répondent aux réels besoins des usagers et des transporteurs. L'ouverture du marché du transport par autocar ayant permis un développement de l'offre, une amélioration des conditions d'intermodalité a pu être constatée, mais elle demeure éloignée des attendus.

Plus grave encore, l'intermodalité tourne parfois au cauchemar. Les exemples sont, en la matière, nombreux. Les horaires des lignes de trains régionaux, dont la Cour des comptes soulignait le très faible taux moyen de remplissage dans son rapport d'octobre 2019⁴⁴, répondent à des obligations qui n'intègrent pas les horaires des transports en commun des agglomérations desservies - et inversement; les parkings sont sous-dimensionnés et/ou excessivement onéreux pour convaincre les automobilistes de laisser leurs véhicules en périphérie (en Ile-de-France par exemple, l'offre de parc-relais est extrêmement faible avec 17

000 places pour 3 millions de voitures en circulation) ; les mobilités relais sont incertaines (au quotidien et dans le temps) comme en témoignent les expériences parisiennes Auto'Lib et Vélib.

Pour corriger le décalage entre la place de l'intermodalité dans les politiques publiques et les pratiques réellement observées et observables, l'aménagement de véritables carrefours multimodaux précèdera le réflexe intermodal chez les usagers. Il convient d'entreprendre la construction de lieux spécifiques vers lesquels convergeraient des trains pouvant accueillir une quantité significative de vélos, des bus et trams aux horaires prenant en compte ceux des trains, ou enfin de vastes parkings proposant des services supplémentaires tels des bornes de recharge sur un nombre conséquent de places ou de l'entretien, des pôles de free-floating (vélos, trottinettes ou véhicules électriques partagés), etc.

UNE ADAPTATION DES MODES DE TRANSPORT EN FONCTION DES BESOINS

Les Français font de plus en plus face à des discours publics martelant que les décideurs prennent un ensemble de décisions afin de les inciter à choisir des modes de transport qui seraient plus verts (hausse de la fiscalité sur le carburant, hausse des malus pour les véhicules non-hybrides ou électriques, restriction - voire interdiction - de circulation).

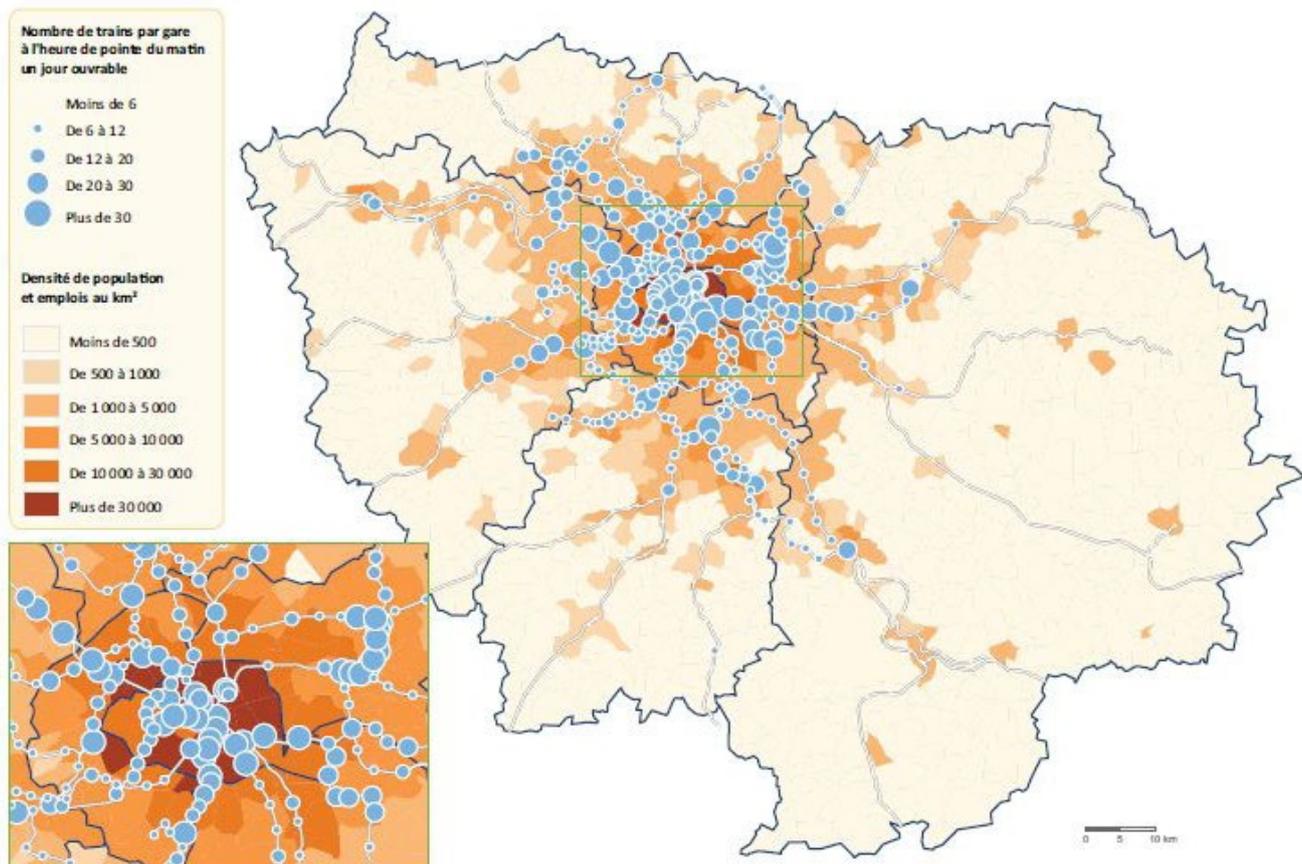
Pourtant, les raisons de la persistance du recours à l'automobile ne sont pas interrogées. L'observation des raisons, en plus de celles déjà énoncées donne un éclairage intéressant de ces comportements.

Tout d'abord, la France se caractérise par près de 75% de son territoire classé zone blanche de la mobilité⁴⁵, c'est-à-dire près de 19 millions d'habitants. La mobilité dans ces « territoires peu denses » n'en est pas moins essentielle à la vie du monde rural et au quotidien de ses habitants. Même en Ile-de-France, on peut faire le constat de l'existence de véritables déserts de la mobilité collective en grande couronne, mais aussi dans une part substantielle de la petite couronne. Si Paris compte 293 stations, on comptabilise 210 gares pour les 123 communes composant la petite couronne et 320 gares pour les 1157 communes composant la grande couronne.

Mais l'expérience des usagers est elle aussi un frein au report modal. Le rapport annuel de l'Union des transports publics et ferroviaires - UTP⁴⁶ pour 2018 indique que 52% des usagers ont rencontré des problèmes de déplacement du fait de mouvements sociaux au sein des autorités organisatrices de la mobilité.

Parmi ces usagers, 1 sur 5 a fait le choix de changer durablement de mode de transport à la suite de ces problèmes et près des deux tiers d'entre-eux ont fait le choix de (re)venir à des véhicules motorisés (voitures individuelles, deux roues motorisés, covoiturage quotidien, autopartage). A cela vient s'ajouter le sentiment d'insécurité ressenti dans les transports en commun. L'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) a mis en évidence que 45% des usagers ressentent parfois ou la plupart du temps de l'insécurité, et c'est le cas pour 51% des femmes. Pour l'ONDRP, ce sentiment plus fort chez les femmes est lié à la crainte de comportements intimidants ou sexistes participant à une forme de harcèlement et renforçant le sentiment de vulnérabilité.

Offre de transport du réseau ferré à l'heure de pointe du matin



Sources: STIF 2009, IGN BD TOPO 2009, SNCF 2007, RATP 2009, INSEE 2006, mises en forme par Meriem Bennani, Liang Kang et Yuki Yamashita dans leur présentation sur le Transport en Ile-de-France

La congestion constatée dans l'hyper-centre des grandes villes françaises aux heures de pointe est aussi observée dans les transports en commun de ces mêmes villes.

Enfin, la congestion constatée dans l'hyper-centre des grandes villes françaises aux heures de pointe est aussi observée dans les transports en commun de ces mêmes villes. A titre d'exemple, Catherine Guilloard, PDG de la RATP, reconnaissait qu'en 2018, la moitié des lignes exploitées étaient en situation de saturation. Elle expliquait cette situation par une demande de transport en constante augmentation, une lente mise en oeuvre des innovations et un report modal au sein des usagers de la RATP (passant du bus au métro). Dès lors, comment imaginer que les transports publics sont en capacité d'absorber un report modal plus conséquent ?

LES CONSÉQUENCES DES CHOIX DOIVENT ÊTRE ASSUMÉES

500 000

*L'automobile est la 5^{ème} branche économique
de France avec 140 000 entreprises de proximité
et 500 000 emplois non délocalisables.*

ANTICIPER L'ÉVOLUTION DU SECTEUR

Les entrepreneurs de cette branche, qui prennent avant tout des risques personnels, embauchent, innover, forment et investissent de manière massive dans nos territoires. Ils en sont souvent les premiers employeurs privés, en s'insérant dans le tissu local dont ils sont parfois le fil le plus ténu. Aucun d'entre eux ne bénéficie d'une position de rente sur un marché hyper-concurrentiel, et tous ont des marges particulièrement tendues.

Ils participent aux grandes politiques publiques telles que la protection de l'environnement, la sécurité routière, l'apprentissage, l'immatriculation des véhicules et la perception des taxes, ou encore le pré-financement des dispositifs d'aides à la mobilité.

Les élections municipales de 2020 s'inscrivent dans un contexte complexe sur le plan économique pour la branche automobile. L'objectif de réduction des émissions de CO₂ sous le seuil moyen de 95g/km pour 95% des flottes automobiles, fixé à 2020, aura des conséquences économiques majeures pour les entreprises de la branche automobile, et *in fine* pour les consommateurs.

La situation des sites industriels, comme l'illustre l'actualité relative au site de Bosch à Rodez, démontre la nécessité d'une politique de soutien et d'accompagnement des acteurs de la branche automobile dans leur ensemble.

Le diagnostic des besoins en compétences et en emploi fait apparaître de nouveaux profils de compétences, des métiers en tensions, et à l'inverse, un déclin de certains types de postes, en lien avec les profondes mutations de la branche. Il y a de véritables risques d'obsolescence des compétences en raison de fortes mutations des activités de la branche. Si selon une étude de l'Observatoire de l'ANFA, d'ici à 2030, le nombre d'emplois de la branche des services automobiles sera en croissance de 30 000 emplois, un scénario qui verrait le véhicule thermique fortement reculer (de 90% à 60%) ferait baisser le nombre d'emplois au sein de cette branche de 10 000 postes. Dans ce cas, les métiers les plus touchés seraient l'après-vente des véhicules particuliers et les distributeurs de carburants.

Le poids des technologies diesel est estimé à plus de 2 milliards d'euros de chiffres d'affaires, ce qui correspond à plus de 12% du chiffre d'affaires réalisé par les équipementiers en France. Elles représentent plus de 7 100 emplois, soit plus de 10% des effectifs de cette industrie, auxquels il faut ajouter les emplois induits dans la distribution, la réparation, les services, sans parler des problématiques de rééquilibrages et de diversifications au niveau de l'industrie pétrolière comme des stations-services elles-mêmes.

Les métiers de la vente évoluent rapidement et fortement sous l'effet de la digitalisation des activités et de la transformation numérique des parcours d'achats clients.

Enfin l'évolution technologique du véhicule, les phénomènes de « montée en gamme » et le développement de l'après-vente connectée constituent des éléments clés de transformation des métiers de l'après-vente automobile. Les métiers de la vente évoluent rapidement et fortement sous l'effet de la digitalisation des activités et de la transformation numérique des parcours d'achats clients. Il faut donc en conséquence adapter l'offre de formation, initiale et continue.

La branche est très active en matière de formation, de développement de la GPEC et de tout dispositif visant à favoriser l'emploi et l'apprentissage.

Alors que les futurs modèles économiques, technologiques et énergétiques ne sont pas encore stabilisés, ces ETI, PME et TPE craignent la « disruption », le déclassement et finalement la disparition. Il est clair que ces entreprises vont littéralement devoir se surpasser au cours de la décennie : il y aura aussi de nombreuses chances à saisir !

Elles pourront compter sur une branche bien structurée dans le domaine de la prévoyance, de la santé et des retraites comme dans celui de la formation professionnelle, et sur un dialogue social qui a toujours permis de déterminer des solutions.

Mais cela n'est pas suffisant : il faut un véritable dialogue entre les professionnels et les pouvoirs publics, de la plus petite commune jusqu'au sommet de l'État.

ÉVALUER L'IMPACT DES DÉCISIONS FUTURES

L'action publique se destine, par nature, à produire les impacts les plus significatifs et les plus rapides, mais il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des effets produits, au-delà des effets escomptés. La

France tend à rattraper son retard en matière d'évaluation, mais le chemin semble encore long. La réalisation d'études d'impact est de plus en plus fréquente dans le cadre de l'action publique, ce qui doit permettre aux décideurs publics de faire les choix les plus éclairés. De nombreux freins restent encore à lever dans ce domaine : la temporalité longue de l'évaluation qui s'accorde mal avec le calendrier politique, les promesses électorales à tenir contre des évaluations qui empruntent parfois une direction opposée, les tensions entre le politique et le scientifique.

L'évaluateur doit être ce carrefour majeur du débat public entre les décideurs, les scientifiques et les citoyens qui doivent avoir accès à l'évaluation et pouvoir la comprendre.

Dans le cadre des prochaines décisions relatives à la mobilité, nous appelons chaque exécutif local à commander une étude d'impact, comprenant notamment les dimensions économiques et sociales, menée en toute indépendance. Ces choix majeurs doivent reposer sur une information complète et non-partisane.

ACCOMPAGNER LA RECONVERSION DES PROFESSIONNELS IMPACTÉS

Toute politique publique visant à réduire la mobilité et à bannir l'automobile, entraînera *de facto* une destruction économique et sociale pour de nombreuses TPE et PME. Par exemple, le projet de piétonisation totale des quatre premiers arrondissements de Paris, conduira à la destruction de 180 entreprises et des centaines de salariés verront leurs activités condamnées.

Parce que toute décision doit être pleinement assumée, nous souhaitons qu'un dialogue soit systématiquement ouvert entre les pouvoirs publics et les professionnels afin de penser, ensemble, les conditions d'une reconversion professionnelle réussie.

Acteurs de proximité, les professionnels de l'automobile disposent de compétences appréciées, qui vont au-delà de leurs expertises, et ces professionnels sont, dans de nombreux territoires, l'un des rares services au public qui demeure.



LETTRE OUVERTE

Madame, Monsieur,

Aujourd'hui, au coeur de la campagne des élections municipales, la mobilité fait figure de sujet incontournable. Notre société doit relever les défis environnementaux et sociétaux qui s'imposent à elle et ces enjeux sont, à n'en pas douter, immenses. C'est précisément pour cela que les postures ne doivent pas constituer les réponses que nous apportons en tant que société.

Il est confortable de condamner l'automobile comme si elle n'était pas l'un des exemples d'adaptation et d'anticipation. Commode de bannir la mobilité individuelle sans vouloir comprendre qu'on bannit ainsi tous ceux qui ne vivent pas au coeur des villes. Réducteur de montrer du doigt ceux qui n'ont pas le choix.

Le discours qui se développe depuis ces dernières années est inédit. Jamais nous n'avions vu un tel mépris de décideurs publics à l'égard de leurs propres concitoyens. Il ne prend pas en compte les besoins de nos concitoyens. La mobilité est pourtant l'une des composantes de notre projet républicain. La mobilité est un droit pour tous.

Bannir l'automobile a un intérêt bien compris, celui de donner à voir une action supposée. Une ville vide de toute voiture se remarque et permet d'asseoir un bilan de lutte contre la pollution, alors même que l'on ne s'est pas attaqué aux véritables sources des problèmes. Il faut dire que la pollution a, en matière de communication politique, le défaut d'être invisible.

Demain, en prenant la première des responsabilités politiques, au sein de l'exécutif local, vous participerez pleinement à la définition de la mobilité des décennies à venir au plus proche de nos territoires.

Le chantier qui se présente à vous est considérable. Repenser les infrastructures pour permettre la concrétisation du voeu d'intermodalité, mettre en place un maillage fin de bornes électriques performantes pour accompagner l'électrification des mobilités, faciliter le partage de l'espace public entre les mobilités classiques et les mobilités émergentes feront à n'en pas douter partie de votre feuille de route.

Passionnés par nos métiers et engagés à accompagner la mobilité des Français, sachez que vous nous trouverez à vos côtés pour concevoir et mettre en oeuvre les choix qui définiront le quotidien de nos concitoyens.

Ensemble, nous devons lutter contre la congestion et l'exclusion, pas contre la mobilité. Travaillons ensemble à la construction de la mobilité de demain.

– Le CNPA
« Agir pour votre avenir »

NOS 34 PROPOSITIONS



*que nous portons
tout au long de ce livre blanc*

INFORMER, EXPLIQUER, VALORISER

- 1.** Informer de manière objective les Français sur le sujet de la qualité de l'air grâce à une communication publique efficace, transparente et sans équivoque.
- 2.** Avoir un débat d'experts d'apaisé, notamment sur la politique menée à l'égard des énergies, pour arriver à se projeter vers des solutions acceptables, en tenant compte des contraintes des acteurs et du caractère massif de la transformation à opérer.
- 3.** Fournir une information fiable sur l'usage du véhicule électrique, que ce soit sur son autonomie, l'avancement du déploiement des points de recharge, le budget associé (prix de revient au km, valeur de revente), et l'impact environnemental de la chaîne de production du véhicule.
- 4.** Encourager l'innovation des constructeurs et des équipementiers automobiles en communiquant sur les réponses efficaces et largement déployables en matière de lutte contre la pollution (par exemple, les systèmes de post-traitement avec d'une part les filtres à particules, et d'autre part les catalyseurs de NOx); encourager la diffusion de cette innovation au sein des services de l'automobile.
- 5.** Promouvoir une autre vision du parc roulant, en valorisant notamment le rôle préventif du contrôle technique et l'éco-entretien des véhicules, facteurs de sobriété énergétique.

PERMETTRE L'INCLUSION SOCIALE PAR LA MOBILITÉ

- 1.** Remettre à plat les aides publiques existantes de financement du Permis B et confier aux auto-écoles de proximité un rôle de guichet unique pour orienter les jeunes vers les aides nationales et locales qui devront être articulées.
- 2.** Créer une portabilité du compte personnel de formation (CPF) afin que les parents qui le peuvent puissent financer la formation à leurs enfants.

3. Mettre en place une prime mobilité « domicile-travail » pour les salariés habitant en zones peu denses et non desservies par les transports en commun, en prévoyant une prise en charge par l'Etat, les collectivités locales et les employeurs.

SE DONNER DES OBLIGATIONS DE RÉSULTATS, PAS DE MOYENS

1. Le principe de pluralité technologique doit guider les politiques publiques, afin de ne pas créer de fractures et de permettre aux usagers de circuler avec le carburant ou le véhicule adapté à leurs besoins de mobilité.

2. Des carburants alternatifs émergent et présentent de réels bénéfices sanitaires, environnementaux et économiques à prendre en compte dans le mix énergétique.

3. Il est essentiel qu'une certaine stabilité des dispositifs de promotion d'une solution donnée puisse être observée sur un cycle pluriannuel.

4. Assurer un renouvellement des véhicules utilitaires légers (VUL), qui représentent une faible part du parc mais une part importante des émissions de NOx et de particules en milieu urbain (près de 40 %) par l'instauration de nouvelles obligations.

ACCOMPAGNER LES USAGERS DANS LA TRANSITION

1. Créer un cadre réglementaire cohérent et stable entre les politiques nationales et les politiques locales.

2. La fiscalité doit être incitative, au service d'une mobilité durable et inclusive. Il faut poursuivre, en les focalisant davantage, les mesures visant au renouvellement du parc, en s'appuyant sur des dispositifs efficaces comme la prime à la conversion (qui doit être simplifiée) ou le bonus dans un cadre pluri-annuel.

3. Dans le cas de politiques de transition volontaristes, les aides à l'acquisition doivent être substantielles, pérennes et soutenir prioritairement les ménages modestes et les territoires ruraux.
4. Promouvoir le rôle du contrôle technique, à travers des campagnes d'information, pour contribuer au contrôle des émissions et à la sécurité routière.
5. Agir sur l'ensemble du parc par un éco-entretien permettant de maintenir le parc à son meilleur niveau d'émissions. Il est important de promouvoir des mesures favorisant l'entretien préventif et régulier du véhicule, en s'appuyant sur les dispositifs tels que le contrôle technique et l'éco-entretien, qui permettent de maintenir le parc à son meilleur niveau d'émissions.
6. Promouvoir, au niveau local, des mesures de soutien aux solutions de « rétrofit » : boîtiers de conversion éthanol, rétrofit thermique/électrique.
7. Reconnaître et valoriser l'impact important, en faveur de l'environnement, de l'entretien et de la réparation des véhicules, effectués par tous les professionnels de la filière des services de l'automobile du cycle et du motocycle.

FAIRE DES CHOIX URBANISTIQUES DÉTERMINANTS POUR LA MOBILITÉ

1. L'urbanisme ne doit pas générer de la congestion, mais l'endiguer. Il faut repenser l'organisation territoriale, au niveau des bassins de vie, afin de limiter les mouvements pendulaires.
2. En matière d'urbanisme, la ville de demain doit trouver un équilibre entre respect du passé, réponse aux enjeux actuels et capacité à s'adapter dans le futur. La création de comités locaux des mobilités réunissant usagers et professionnels permettra d'y mener ce travail prospectif.
3. Mettre en place des critères scientifiques et technologiques pour les vignettes Crit'Air afin de ne pas générer de relégation spatiale et d'obsolescence programmée.

CONCRÉTISER L'INTERMODALITÉ

1. Concevoir une intermodalité, des périphéries vers les centres, associant voiture et transports en commun avec une mise en cohérence matérielle, géographique et démographique.
2. Constituer de véritables noeuds multimodaux regroupant des parc-relais, des solutions de *free-floating*, des réseaux de transports en commun densifiés et intensifiés.
3. Dans un objectif de cohérence territoriale, donner aux AOM des périmètres géographiques dépassant très largement celui des villes en constituant les épicentres.
4. S'assurer de l'organisation, par ces AOM, d'une concertation au niveau du bassin de vie pour déterminer les choix de gouvernance et les politiques locales de mobilités, et encourager ces AOM à prendre majoritairement en charge l'organisation des mobilités.
5. S'appuyer et capitaliser sur le réseau existant de commerces de proximité, de stations-service... pour promouvoir l'intermodalité dans les territoires.
6. Favoriser l'usage du vélo, en renforçant le recours à ce moyen de transport pour les trajets domicile-travail lorsque les conditions le permettent. En plus de développer l'offre de stationnement réservé aux vélos, il convient de soutenir et d'amplifier les projets de création de pistes cyclables, en donnant la priorité sur les discontinuités d'itinéraires, de façon à obtenir une véritable interconnexion des réseaux existants.
7. Développer les pistes cyclables, leur interconnexion, sans oublier de desservir les gares.
8. Généraliser les aides à l'achat des vélos à assistance électrique.
9. Multiplier les lieux de stationnement pour les vélos, les scooters et les motos.

PERMETTRE UNE ADAPTATION PROFESSIONNELLE RÉUSSIE

1. Adapter l'offre de formation, continue et initiale, aux nouveaux profils de compétences et des métiers en tensions.
2. Diligenter une étude d'impact menée en toute indépendance, comprenant notamment les dimensions économiques et sociales des prochaines décisions relatives à la mobilité dans une commune.
3. Accompagner socialement et économiquement l'ensemble des professionnels concernés par une décision relative à la mobilité dans une commune.

ANNEXE
BIBLIOGRAPHIQUE

LIVRES ET PUBLICATIONS UNIVERSITAIRES

Roland Barthes, 1957, « Mythologies », extrait des *Œuvres complètes I*, Editions du Seuil.

Jean-Charles Castel, 2007, « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construits en diffus » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*.

Yoann Demoli et Pierre Lannoy, 2019, « Sociologie de l'automobile », Editions La Découverte.

Hervé Marchal, 2014, « Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain », Téraèdre, séries : *L'anthropologie au coin de la rue*.

Zeila Tesoriere et Renzo Lecardane, 2015, « L'urbanité de l'héritage industriel », *In Situ, Revue des patrimoines*, Ministère de la Culture.

Dr A. Senem Deviren et Dr Phillip James Tabb, 2013, "The greening of architecture : a critical history and survey of contemporary sustainable architecture and urban design".

RAPPORTS ET ÉTUDES

ACEA, 2019, Tax guide.

ADEME, 2014, « Etat de l'art sur les péages urbains : Objectifs recherchés, dispositifs mis en œuvre et impact sur la qualité de l'air ».

ADEME, 2015, « Etude nationale sur le covoiturage de courte distance ».

ADEME, 2018, « Emission de particules et NOX par les véhicules routiers ».

ANFA, 2018, Données sociales de la branche des services de l'automobile.

Argus Conseil, 2018, « Baromètre Énergies 2018 ».

Avere France, octobre 2018, « Baromètre mensuel ».

CEREMA, 2018, «Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers».

CEREMA, 2018, «Infolettre - Transflash de février 2018».

Centre d'observation de la société, 2017, étude «Automobile : un regain d'intérêt?».

Commission européenne, 2019, Eurobaromètre, "Attitudes of Europeans towards Air Quality".

Cour des comptes, 2019, «Rapport public thématique - Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre».

Health Effects Institute, novembre 2011, "The London Low Emission Zone Baseline Study".

INSEE, 2016, «De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence».

INSEE, 2018, enquêtes SRCV-SILC.

Kantar - TNS Sofres, 2019, étude «Parc Auto».

Laboratoire de la Mobilité inclusive, avec l'institut Elabe, 2016, «Mobilité et accès à l'emploi».

Laboratoire de Physique et Chimie de l'Environnement et de l'Espace (LPCE2) du CNRS, avec Respire, 2019, «Première étude sur les particules fines dans le métro et le RER».

Laboratoire Géographie-cités (CNRS), 2019, «Post-Car Île-de-France».

Ministère de la transition écologique et solidaire et Valérie Lacroute, Députée, 2017, «Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport».

Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018, «Le covoiturage en France».

Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR, 2019, «Bilan 2018 de la sécurité routière».

ONDRP, 2019, «La note n°33, février 2019».

Sandrine Levasseur, 2013, « Éléments de réflexion sur le foncier et sa contribution au prix de l'immobilier » in Revue de l'OFCE.

The Shift Project, 2014, « La mobilité, la grande oubliée de la transition énergétique », données INSEE.

Union des transports publics et ferroviaires - UTP, 2018,
« Observatoire de la mobilité 2018 - Présentation des résultats ».

PRESSE ET ONLINE

Airparif, « Air et climat, des sources de pollution communes ».

En ligne : <https://www.airparif.asso.fr/pollution/air-et-climat>. Document consulté le 12 novembre 2019.

Carlos Tavares, 2019, « Assurer la mobilité de 9 milliards d'habitants à l'horizon 2050 ? », dans Les Echos.

Gilles Corde, Laurent Thibault et Philippe Dégeilh, 2018, « Pollution de l'air : diesel, essence ou électrique, tous les véhicules émettent des particules fines », sur TheConversation.com.

Article publié dans le cadre de la Fête des sciences 2018.

Le Grand Jury sur LCI et RTL, le 8 décembre 2019.

Les Echos, 19 octobre 2018, « Toujours plus de voyageurs sur le réseau RATP ».

Libération, 23 septembre 2019, « HLM : menaces sur un modèle social ».



CNPA - CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE
50 rue Rouget de Lisle - 92158 Suresnes Cedex

www.cnpa.fr

-

Imprimé en Janvier 2020
sur les presses de reprotochnique,
21/23, rue des Gros Grès, 92700 Colombes

-

Design graphique :
Kinuko Esther Asano (www.studio3pieces.com)



WWW.CNPA.FR

CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE
50 rue Rouget de Lisle - 92158 Suresnes Cedex