

Sobriété et mobilité

Comment optimiser les déplacements pour limiter leur impact ? 15 mesures opérationnelles

L'objectif de neutralité carbone affiché depuis 2017 par le gouvernement français impose de décarboner entièrement le secteur des transports (voyageurs et marchandises). L'enjeu est de taille, puisque ce secteur est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France (30 %).

Pour atteindre cet objectif, il sera bien sûr nécessaire de convertir le parc roulant vers des carburants décarbonés (bioGNV et électricité), et d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules (division par deux de la consommation unitaire à l'horizon 2050). Mais cela ne suffira pas. Différents exercices le montrent (SNBC, scénario ADEME, etc.), l'atteinte de la neutralité carbone devra aussi passer par une maîtrise du trafic routier, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Revoir nos modes de déplacement permettra de sortir d'un modèle tout routier qui engendre des dépendances au prix des carburants et des externalités environnementales conséquentes.

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir ? Cette note, sans être exhaustive, propose plusieurs mesures opérationnelles allant dans ce sens, dont la plupart peuvent être mises en œuvre dès à présent.

Mobilité des voyageurs

Axe n°1 : Optimiser nos déplacements pour réduire les distances parcourues

La réduction des distances parcourues (nombre de véhicules.km et de voyageurs.km) concerne notamment les déplacements contraints que sont les trajets domicile-travail ou domicile-école. Plus globalement, des politiques d'urbanisme convenablement menées peuvent permettre de réduire la longueur de différentes catégories de déplacement.

Le télétravail

En sus des intérêts environnementaux, plusieurs études¹ montrent que développer le télétravail présente de nombreux bénéfices pour les salariés et les entreprises : amélioration de la qualité de vie au travail, amélioration de la productivité des salariés, gain de temps libre, etc.

Télétravail ne signifie pas nécessairement travail à la maison. Si c'est effectivement ce genre de pratiques que l'on retrouve le plus souvent en Autriche ou en Roumanie, le télétravail se fait majoritairement dans des lieux dédiés (appelés tiers-lieux) dans les pays qui comptent les taux de télétravail parmi les plus élevés d'Europe (comme la Belgique ou les Pays-Bas).

Aujourd'hui deux freins limitent l'essor du télétravail en France :

- L'absence de tiers-lieux maillant suffisamment le territoire
- Une certaine frilosité des employeurs à l'égard de cette pratique, craignant de ne pas pouvoir suffisamment surveiller et/ou solliciter leurs salariés travaillant à distance

¹ Source : <http://www.teletravailler.fr>, site proposé par le Commissariat général à l'égalité des territoires

Pour y remédier, plusieurs mesures peuvent être mises en place :

Mesure 1 : renforcer la sensibilisation et l'accompagnement des employeurs et des collectivités sur l'intérêt du télétravail. Mieux identifier les freins à la mise en place de cette pratique qui perdurent aujourd'hui.

Différents relais devront être mobilisés pour faciliter cette communication (Action logement, CCI, préfecture, collectivités, agences de développement économiques, etc.). Au préalable une mission parlementaire ou gouvernementale pourrait être mise en place pour identifier les freins à la mise en place de cette pratique et établir un recueil des solutions pour y remédier.

Mesure 2 : faciliter la création de tiers-lieux sur le territoire, dans le cadre d'une politique de rapprochement des salariés des lieux de travail.

Le plan d'investissement volontaire lancé en janvier dernier par Action Logement² en partenariat avec le MEDEF est une illustration positive de programme d'actions coordonnées pouvant être mis en œuvre. Il intègre à la fois des axes d'amélioration de la performance énergétique des logements des salariés (aide à la rénovation), de rapprochement des salariés de leur lieu de travail (aide au déménagement), et de soutien à la création d'espaces de coworking en collaboration avec les collectivités (co-financement d'espaces). Ce programme, initié à la demande du ministère de la Cohésion des territoires, peut contribuer à réduire les consommations contraintes d'énergie des salariés modestes. Sa mise en œuvre doit être précisée et son efficacité évaluée afin de capitaliser sur les retours d'expériences qui pourront être faits de cette initiative. Afin de renforcer son impact, il conviendrait également de renforcer son périmètre et l'enveloppe budgétaire mobilisée.

Les politiques d'urbanisme

Depuis des décennies la France connaît une politique d'étalement urbain, dont l'un des effets les plus visible est la multiplication des zones pavillonnaires et des zones commerciales. Dans les deux cas, cette urbanisation contraint l'usager à l'utilisation de la voiture individuelle : les zones pavillonnaires sont trop peu denses pour rendre pertinent la desserte par des transports en commun ; et les zones commerciales sont trop éloignées des zones d'habitation, obligeant l'utilisation d'un véhicule motorisé.

Il est donc primordial de mettre à l'arrêt l'expansion de ces zones, et, quand cela est possible, d'envisager une nouvelle réorganisation de l'espace alliant densification (lorsque cela est pertinent) et mixité d'usages (entre l'habitat, le lieu de travail et les services). Une telle politique permet également de limiter l'artificialisation des sols, action nécessaire pour préserver à la fois la biodiversité et les puits de carbone naturels, indispensables pour atteindre la neutralité carbone.

Mesure 3 : instaurer un cadre national réglementaire permettant de limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols à l'échelle locale, par la mise en place de garde-fous et une révision des incitations fiscales en ce sens.

Il revient avant tout aux collectivités de définir leurs propres politiques d'urbanisme. Au niveau national, des garde-fous peuvent néanmoins être instaurés. Pour favoriser la compacité de l'habitat, un taux maximum de logements individuels isolés dans la construction neuve pourrait être fixé, à moduler en fonction du contexte (urbain dense, périurbain, rural, ...). On peut également penser à un système s'inspirant de normes mises en œuvre dans d'autres Etats comme le conditionnement de nouvelles implantations immobilières à un certain degré de proximité des réseaux (de fluides, de transport, de communication, de services, etc.). Ce cadre national pourrait ensuite être décliné à l'échelle locale selon les besoins de chaque collectivité.

Les règles de fiscalité peuvent également être revues pour alléger la taxation du foncier non-bâti, permettant ainsi de donner une valeur plus grande aux terres non artificialisées. Pour les entreprises, une fiscalité différenciée pourrait inciter au rapprochement des emplois des zones d'habitation.

Mesure 4 : encourager la mixité des usages dans les politiques d'urbanisme

² https://groupe.actionlogement.fr/sites/alg/files/images/CP_DP/2019/dossier-presse_al_plan-investissement-volontaire-a-linitiative-des-partenaires-sociaux.pdf

Là aussi, l'initiative doit surtout être portée par les collectivités territoriales. Mais le gouvernement peut également influencer ces politiques locales, comme il le fait à travers le programme « [Action cœur de ville](#) ».

Axe n°2 : Renforcer l'offre de transport

Si les distances parcourues peuvent être réduites, les français doivent pouvoir continuer à se déplacer. Pour cela, les alternatives à la voiture individuelle (comptant une seule personne) à bord doivent être développées.

Le covoiturage

Au vu du taux moyen d'occupation des véhicules, ce sont chaque année environ 1500 milliards de (places libres).km qui sont proposés sur des trajets relevant de la mobilité locale. Le gisement potentiel sur les trajets locaux est donc faramineux, mais très peu exploité aujourd'hui (contrairement au covoiturage grande distance qui connaît un véritable essor).

Le covoiturage courte distance peine aujourd'hui à trouver son modèle de développement. Pour qu'il puisse émerger, l'État pourrait porter les deux mesures suivantes, en complément d'indispensables actions qui devront être menées au niveau local.

Mesure 5 : produire un « plan covoiturage », à l'instar du plan vélo

L'objectif est de structurer une volonté politique et mobiliser les financements nécessaires pour faire du covoiturage une réelle politique publique, comparable à ce qui est en train de se passer sur le vélo, ce qui existe sur les transports en commun et sur la route.

Mesure 6 : débloquer des moyens financiers pour innover et tester de nouvelles solutions

Des centaines de milliards d'euros ont été investis depuis 70 ans autour de la voiture individuelle (technologies, industrie, publicité, aménagement, infrastructures, etc.) ; ces investissements n'ont presque jamais porté sur l'usage, c'est très souvent l'innovation technologique qui est soutenue.

Une réorientation des investissements vers le développement d'innovations sociétales et comportementales fondées sur les usages (tel que le covoiturage) permettrait d'explorer les potentiels de réduction de la demande en déplacements. Un basculement vers de nouvelles pratiques ne peut se faire sans moyens. Le Comité d'Orientation des Infrastructures avait évoqué le chiffre de 50 millions d'euros par an pour l'innovation en général (incluant le covoiturage). La mobilisation d'une enveloppe conséquente pour ce type d'innovation est pertinente, car le coût de la tonne de CO₂ évitée par ces nouvelles pratiques serait nettement moins élevé que celui obtenu par l'intermédiaire de nombreuses autres solutions techniques subventionnées d'une manière ou d'une autre. L'allocation d'un pourcentage des investissements d'avenir ou d'une enveloppe CEE à ce type d'innovation pourrait être évoquée dans le cadre des discussions sur la préparation du projet de loi de finances 2020.

Axe n°3 : Instaurer un prix juste de nos modes de transport

La taxation de nos déplacements diffère sensiblement d'un mode de transport à un autre, sans réelle cohérence. À titre d'exemple, le kérosène des avions n'est toujours pas taxé, alors que ce secteur est en très forte augmentation et qu'il n'est toujours pas soumis à une quelconque obligation de réduction de ses émissions, y compris sur les trajets intérieurs, à l'inverse du secteur automobile, et alors même que l'avion est le mode de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre (par passager.km).

Ce manque de cohérence entre fiscalité et enjeux environnementaux (pollution de l'air, dérèglement climatique, etc.) conduit à des aberrations. Le prix imbattable d'un vol low-cost par rapport à un trajet en train ne peut qu'engendrer une hausse du trafic aérien, incompatible avec l'objectif de neutralité carbone.

Il est donc nécessaire de revoir globalement la fiscalité et les aides apportées aux différents modes de transport internes en France, afin d'appliquer de manière cohérente le principe du « pollueur-payeur », pour que les prix reflètent pour l'usager le réel coût de son déplacement. Cela permettra mécaniquement de réduire certains déplacements.

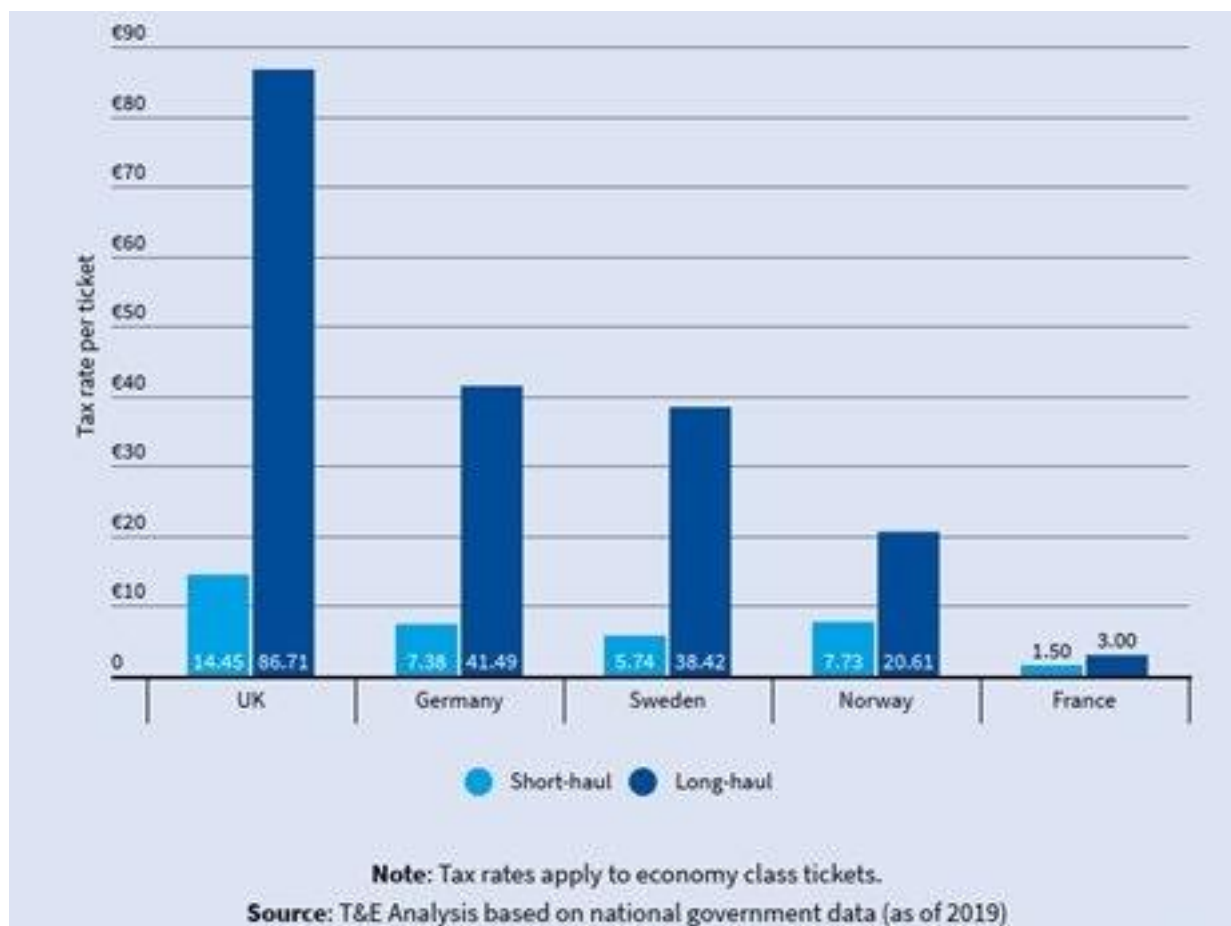
Enfin, le mouvement des gilets jaunes montre - si le besoin était encore là - qu'une fiscalité écologique ne peut être instaurée sans mesures d'accompagnement et sans visibilité sur le long terme. Les ménages les

plus modestes sont aujourd'hui les plus affectés par la composante carbone ; des solutions de court terme et de long terme doivent leur être apportées pour qu'ils puissent la supporter.

Mesure 7 : assurer l'efficacité de l'éco-contribution sur le transport aérien

Le gouvernement a annoncé la mise en place d'une éco-contribution sur le transport aérien. C'est une très bonne nouvelle, un premier pas vers un prix plus juste de ce mode de transport.

Cependant, pour que cette éco-contribution soit réellement efficace, il faut qu'elle soit un minimum dissuasive. Au vu des montants annoncés, ça ne peut pas être le cas. Si la marche ne peut être trop haute dès la première année de la mise en place de ce dispositif, la trajectoire d'évolution de cette contribution doit d'ores et déjà actée, pour rejoindre dans les prochaines années les niveaux constatés dans d'autres pays européens.



Mesure 8 : supprimer les exemptions de taxe sur les carburants

Pour qu'elle soit compréhensible et acceptée par la population, la fiscalité écologique doit être cohérente. Les niches fiscales et autres exemptions (gazole non routier, transport de marchandises, ...) doivent être supprimées. Elles représentent près de 9 milliards d'euros en 2018.

PRINCIPALES DÉPENSES FISCALES ASSOCIÉES À LA TICPE

(en millions d'euros)

Principales dépenses fiscales	2015	2016	2017	2018	2019
Exonération des carburants utilisés par certains aéronefs	2 730	2 835	3 099	3 407	N.c.
Taux réduit pour le GNR sous condition d'emploi	1 783	1 785	1 890	2 023	N.c.
Remboursement du gazole pour les transports de marchandises	375	425	645	1 098	N.c.
Exonération des carburants utilisés par certains bateaux	340	377	434	577	N.c.
Remboursement des carburants utilisés par les agriculteurs	103	153	192	240	N.c.
Remboursement du gazole pour les transports de voyageurs	51	84	109	167	N.c.
Remboursement des carburants utilisés par les taxis	23	29	34	43	N.c.
Total des dépenses fiscales portant sur la TICPE	6 233	6 809	6 908	8 938	N.c.

Source : Évaluation des voies et moyens, Tome II.

Le gouvernement a pris la décision de réduire à la marge le remboursement partiel de TICPE pour le transport routier de marchandise. Cette réduction de 2c€ / litre représente à peu près 10 % de l'exonération actuelle ; la baisse de cette exonération doit impérativement se poursuivre dans les prochaines années, et la trajectoire d'évolution peut d'ores et déjà être actée dans le PLF2020.

Mesure 9 : accompagner les ménages grâce à un forfait mobilité durable pour les salariés et des dispositifs incitatifs ambitieux

Le projet de loi d'orientation des mobilités instaure un forfait mobilité durable qui ouvre la possibilité pour les employeurs de couvrir d'autres formes de mobilités telles que le vélo et covoiturage. Pour que ce dispositif porte ses fruits, il doit devenir obligatoire, et doit pouvoir s'ajouter au remboursement des abonnements de transports en commun.

Mesure 10 : rendre plus efficace et plus efficient le bonus-malus automobile

Avec la hausse constatée des émissions de véhicules neufs vendus en France depuis 2017, le dispositif bonus-malus actuel a clairement montré ses limites. Pour qu'il puisse de nouveau encourager une baisse des émissions, le montant du malus doit être revu à la hausse, libérant au passage de nouvelles ressources pour renforcer les aides à l'achat de véhicules peu ou pas émetteurs (VAE, véhicules électriques ou hybrides rechargeables, véhicules biogaz, ...).

Par ailleurs ce dispositif devrait également intégrer un critère poids des véhicules, permettant de lutter contre la forte hausse des SUV constatée depuis quelques années, des véhicules plus lourds, plus hauts, et finalement plus consommateur d'énergie.

Enfin, pour être le plus efficient possible, le bonus-malus ne doit pas être calculé en fonction des seules émissions de CO₂ à l'échappement, mais prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre selon des analyses de cycle de vie, intégrant les phases de fabrication et d'alimentation des véhicules³.

³ Pour connaître les propositions détaillées de l'Association négaWatt autour de la refonte du bonus-malus, lire [Projet de loi de finances 2020 - Comment renforcer l'efficacité du dispositif bonus-malus sur l'achat des véhicules ?](#), juillet 2019

Transport de marchandises

Axe n°1 : Développer l'économie circulaire pour limiter le transport de marchandises

Les tonnages.km transportés dépendent évidemment des tonnages produits par l'industrie et consommés par les utilisateurs. Pour réduire le trafic de marchandises, il convient en premier lieu de réduire ces tonnages transportés. L'allongement de la durée de vie des produits est une première piste. Plus globalement, ce sont les principes d'économie circulaire qui sont à développer pour réduire la quantité de marchandises transportées.

Mesure 11 : augmenter la durée légale de garantie des produits

Cette mesure qui doit être portée à l'échelle européenne permettrait d'allonger la durée de vie des produits et donc de réduire la production industrielle (en tonnage, pas nécessairement en valeur).

Mesure 12 : Dans le cadre du projet de loi économie circulaire, rendre obligatoire la disponibilité de pièces détachées pendant 10 ans

Le projet de loi économie circulaire présenté par le gouvernement doit permettre d'allonger la durée de vie des produits et de favoriser leur réparabilité. Actuellement centré sur la seule obligation d'information des consommateurs sur la disponibilité ou non de pièces détachées, le projet de loi pourrait être renforcé en intégrant une obligation pour les producteurs d'assurer une disponibilité de pièces détachées sur un temps donné.

Axe n°2 : optimiser les systèmes de transport existants

Le tonnage moyen transporté par les poids lourds oscille entre 10 et 11 tonnes depuis plus de 10 ans. Pour réduire le trafic routier de marchandises, il convient d'augmenter ce tonnage moyen, sans prévoir pour autant une hausse du poids maximum autorisé aujourd'hui sur les routes (44 tonnes).

Cette hausse du tonnage moyen peut se traduire par la hausse conjuguée de deux facteurs : la hausse du volume transporté, qui peut être réalisée par une optimisation de la logistique du transport de marchandises, et la réduction du vide dans les emballages. Selon une récente étude, six commandes sur dix comportent plus d'un quart du volume de l'emballage en espace vide.

Mesure 13 : Dans le cadre du projet de loi économie circulaire, associer les chargeurs au paiement du retraitement des déchets d'emballage

Cela incitera les chargeurs à concevoir des emballages plus petits, davantage adaptés aux produits transportés.

Mesure 14 : mettre en place une redevance kilométrique poids lourds où le poids maximal admissible est un des facteurs de la redevance

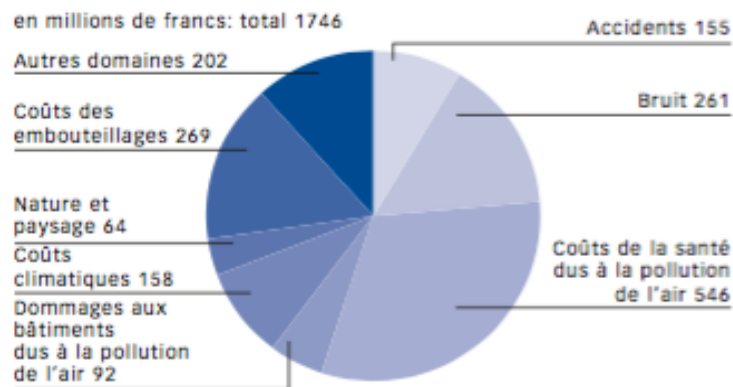
Cette redevance kilométrique poids-lourds pourrait être identique à celle introduite en Suisse depuis 2001, qui combine trois facteurs : le nombre de kilomètres réalisés, la performance environnementale de la motorisation et le poids total autorisé en charge du véhicule. Ce dernier facteur invite le transporteur à charger au mieux ses véhicules.

Axe n°3 : aboutir à un prix juste du trafic routier

Aujourd'hui le fret routier ne paie pas ses nombreuses externalités : pollution de l'air, contribution au dérèglement climatique, nuisances sonores, coûts des accidents, etc. La nécessaire redevance kilométrique qui doit être mise en place devra permettre de couvrir ces coûts. L'enjeu est aussi de s'assurer qu'un dispositif de financement des infrastructures (notamment ferroviaires) pérenne à long terme soit mis en place. Pour cela, et dans l'optique d'une trajectoire de neutralité carbone, il convient de fonder la fiscalité sur l'ensemble des externalités négatives du transport routier, et non uniquement sur sa composante carbone. Une nouvelle fois il est intéressant de regarder avec attention l'exemple suisse ; le gouvernement fédéral a

fixé le montant de la redevance après avoir calculé l'ensemble de ces coûts, estimant que le fret routier devait les prendre à sa charge.

Les coûts externes du trafic poids lourds en l'an 2007



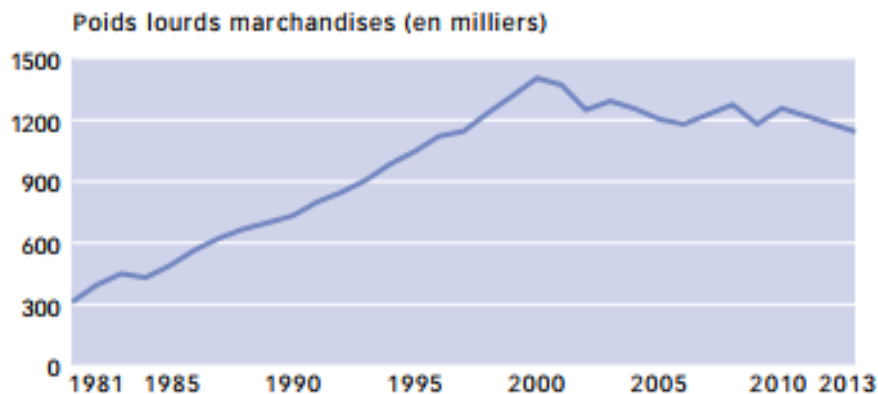
Calcul des coûts externes du trafic routier en Suisse

Mesure 15 : réaliser un calcul de l'ensemble des externalités du fret routier, et mettre en place une fiscalité permettant de couvrir ces coûts

L'ensemble des acteurs concernés sera ainsi incité à réduire le nombre de tonnes.km transportées (et/ou à se reporter vers le fret ferroviaire ou fluvial).

L'impact de cette mesure en Suisse est assez remarquable et s'observe facilement sur le graphique ci-dessous :

Poids lourds marchandises à travers les Alpes suisses



Évolution du nombre de poids lourds servant au transport des marchandises à travers les Alpes suisses

Cette redevance Suisse rapporte aujourd'hui plus de 1,6 milliard de francs suisses, soit environ 1,4 milliards d'euros, pour un trafic routier treize fois moins important (en véhicules.km). Il apporte une vraie pérennité pour le financement d'infrastructures ferroviaires.