

# LES *notes* D'HORIZONS

*Cette note a pour objectif de poser le cadre d'une réflexion de fond et son contenu ne constitue en rien une prise de position d'Horizons.*

## LA FRANCE DOIT-ELLE SE PASSER *de la voiture thermique ?*

*Édito*

Peu de lieux disent autant d'un pays que ses infrastructures.

L'essor et la démocratisation des transports ont joué un rôle crucial dans l'avènement de notre Nation républicaine. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer désenclave nos territoires en leur ouvrant les horizons d'une géographie nationale. Au XX<sup>e</sup> siècle, la bicyclette et surtout la voiture deviennent des moyens de transports ordinaires, et non plus des sports de privilégiés. La 4 CV, la 2 CV et la DS restent des emblèmes des Trente Glorieuses, parce qu'elles incarnent un moment de reconquête industrielle - et je n'oublierai jamais la joie de mon grand-père lorsqu'il enfilait ses gants blancs pour prendre le volant de sa DS. Si le Président Pompidou affirmait que « les Français aiment la bagnole », c'est certainement qu'en réconciliant nos deux passions françaises pour l'égalité et pour la liberté, la voiture est devenue constitutive de notre démocratie.

Or, aujourd'hui, ce modèle est mis à mal par la crise énergétique et la crise du pouvoir d'achat. Plus encore, l'urgence climatique nous contraint à repenser nos transports du quotidien pour atteindre l'impératif de décarbonation à horizon 2050. Et les transports n'émettent pas seulement un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre : c'est le seul secteur qui a augmenté ses émissions depuis 1990 avec 94 % des émissions issues de la route. Une majorité de Françaises et de Français se sent ainsi pris en étau entre leur conscience environnementale, qui est réelle, et l'absence d'alternatives à la voiture, notamment lorsqu'ils vivent en milieu rural ou périurbain.

Pourtant, des alternatives existent. Chez Horizons, nous sommes de nombreux maires à développer les mobilités douces, telles que le vélo, le bus, le tramway et les bornes de recharge des voitures électriques. Les usages évoluent. Le covoiturage et l'électrification du parc automobile progressent. Le marché du véhicule électrique nous offre une opportunité magnifique d'amorcer la reconquête industrielle de notre pays, pourvu que nous assumions une politique de souveraineté technologique. Quant au rail, il doit redevenir une fierté française et un pilier de notre stratégie d'aménagement du territoire, y compris pour le transport de marchandises !

Redéfinissons ensemble le cadre de nos mobilités, avec pragmatisme, pour rester libres dans un monde débarrassé des énergies fossiles.



**ÉDOUARD PHILIPPE**

Président d'HORIZONS

*Édouard Philippe*

# LA FRANCE DOIT-ELLE SE PASSER *de la voiture thermique ?*

## 1 - Si la France veut respecter ses engagements environnementaux, elle doit agir sur les émissions des véhicules thermiques

### 1.1 Les voitures sont une source majeure d'émission de gaz à effet de serre qui ne faiblit pas...

Le secteur des transports émet à lui seul presque un tiers<sup>1</sup> des émissions totales de la France, ce qui en fait le secteur qui contribue le plus au changement climatique. Il est en outre le seul secteur qui a augmenté ses émissions depuis 1990 (+10 % entre 1990 et 2019), à l'inverse de l'industrie, de l'agriculture ou encore du secteur résidentiel<sup>2</sup>. Or, 94 % de ces émissions viennent de la route seule : un peu plus de la moitié pour les véhicules particuliers et le reste pour les poids-lourds et les camionnettes. C'est donc là qu'il faut agir en priorité pour réduire les émissions du secteur.

La France a pris ces dernières années plusieurs engagements climatiques à l'échelle internationale (notamment l'accord de Paris de 2015) et à l'échelle européenne (neutralité carbone à horizon 2050, mise en œuvre par la feuille de route « Fit for 55 » qui prévoit une réduction de 55 % des émissions en 2030 par rapport aux niveaux de 1990). La France s'est fixé en 2021 l'objectif de décarbonation totale des transports à l'horizon 2050 et un objectif intermédiaire de diminution de 28 % des émissions de GES des transports en 2030 par rapport aux niveaux de 2015. La baisse moyenne annuelle des émissions, constatée entre 2005 et 2015 (-0,6 %), doit être quadruplée pour atteindre cet objectif intermédiaire : on voit là l'immense défi qui pèse dans les années qui viennent.

Relever ce défi sera d'autant plus difficile que les émissions du parc automobile français ne diminuent pas depuis 1990 : l'amélioration des motorisations a été compensée par la hausse constante des déplacements par la route. En effet, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules routiers a augmenté de 41 % depuis 1990 et le nombre de kilomètres parcourus par voyageur en véhicules particuliers a augmenté de 6 %<sup>3</sup>.

### 1.2 ... mais aussi une source de pollution locale qui crée des défis en termes de santé publique

Les déplacements routiers rejettent également des polluants atmosphériques, comme les oxydes d'azote et les particules fines qui ont des impacts sur notre santé - en France, on estime chaque année que 40 000 décès sont attribuables à l'exposition aux particules fines<sup>4</sup>. Le transport routier est responsable à lui seul de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote, et les seuils réglementaires de qualité de l'air sont encore dépassés aujourd'hui dans 27 agglomérations<sup>5</sup>. Rien qu'en Ile-de-France, 12 millions de franciliens étaient exposés en 2022 à un air dont les

<sup>1</sup> Ministère de la Transition écologique, Chiffres clés du climat - Edition 2023.

<sup>2</sup> Bilan officiel 1990-2020 des émissions de GES en France du Centre interprofessionnel d'études de la pollution atmosphérique.

<sup>3</sup> Rapport SECTEN 2020 du Centre interprofessionnel d'études de la pollution atmosphérique.

<sup>4</sup> Santé publique France, Impact de pollution de l'air ambiant sur la mortalité en France métropolitaine, Avril 2021.

<sup>5</sup> Ceci vise à la fois les dépassements des normes d'oxydes d'azote, de particules fines, d'ozone et de nickel pour l'année 2021.

concentrations en polluants dépassaient les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé. La France a déjà été, par trois fois, condamnée à payer 30 millions d'euros d'astreintes pour le non-respect des normes de qualité de l'air, et l'État a été condamné, durant l'été 2023, à indemniser des familles franciliennes dont les enfants ont été victimes de la pollution de l'air. C'est la prise en compte de ces enjeux de pollution de l'air qui explique le rééquilibrage, depuis 2015, des politiques publiques en faveur de l'essence au détriment du diesel<sup>6</sup>.

## 2 - Quelles sont les causes de cette situation ?

### 2.1. Nous dépendons encore massivement de notre voiture

La voiture est omniprésente dans notre quotidien : elle représente 63 % des déplacements, loin devant la marche (24 %), les transports en commun (9 %) et le vélo (3 %)<sup>7</sup>. Elle l'est d'autant plus en zone rurale, puisqu'il s'agit du mode utilisé pour quatre déplacements sur cinq, alors qu'elle n'en représente qu'un tiers dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Si la voiture est autant utilisée, c'est souvent parce qu'elle est le moyen de transport le plus rapide, le plus sûr et le moins contraignant dans les trajets quotidiens. Lorsque nous en avons la possibilité, nous sommes donc nombreux à privilégier l'utilisation de notre véhicule personnel.

Pour l'immense majorité d'entre nous (73 %), la voiture est même jugée indispensable ; cette proportion augmente encore dans les zones périurbaines (87 %) et rurales (95 %)<sup>8</sup>. Si les trois-quarts d'entre nous déclarent habiter à moins de 15 minutes de marche d'un arrêt de transport en commun (bus, métro ou tram), nous ne sommes que 39 % à les utiliser régulièrement et 28 % à avoir un abonnement : cela démontre que malgré la présence d'une offre alternative, la voiture reste privilégiée<sup>9</sup>.

Le covoiturage ne semble pas encore suffisamment répandu pour les trajets quotidiens puisque seuls 3 % des passagers déclarent avoir déjà covoituré pour leurs déplacements en voiture<sup>10</sup>. L'usage individuel du véhicule, désigné par le terme d'« autosolisme », reste majoritaire pour les déplacements en voiture de moins de 50 km, et ne devient marginal qu'au-delà de 500 km. Le taux d'occupation des véhicules moyen était d'ailleurs de 1,43 personne par véhicule en 2019 sur courte distance et de 2,25 personnes par véhicule sur longue distance<sup>11</sup>.

Pour autant, deux éléments esquissent une possible évolution de cet attachement à la voiture de la part des Français. D'une part, l'ensemble des études d'opinion récentes montrent à quel point la population française se sent concernée par la thématique environnementale et se dit prête à s'engager en faveur de la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, quand les populations d'autres pays européens, à l'instar de l'Allemagne ou de l'Espagne, qualifient leur attachement à la voiture par un « moyen de liberté incomparable », il s'agit davantage d'un « moyen de transport indispensable pour se déplacer » pour les Français. Des alternatives crédibles à cette utilisation pourraient ainsi détacher les Français de leur voiture.

<sup>6</sup> En simplifiant, les véhicules à essence émettent plus de CO<sub>2</sub> que les véhicules diesel, mais moins de polluants locaux.

<sup>7</sup> Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019, Ministère de la Transition écologique.

<sup>8</sup> Étude barométrique annuelle « Les Français et l'automobile » Aramisauto / Kantar de 2019.

<sup>9</sup> Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019, Ministère de la Transition écologique.

<sup>10</sup> Ministère de la Transition écologique.

<sup>11</sup> SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019.

## 2.2. Le rythme actuel de verdissement du parc roulant est trop faible pour à lui seul nous permettre de respecter nos engagements climatiques

Les déplacements du quotidien en voiture ne seraient pas aussi polluants s'ils étaient effectués en voitures hybrides ou électriques. En effet, sur l'ensemble de sa durée de vie, un véhicule électrique roulant en France présente un impact deux à trois fois inférieur à un véhicule thermique, à condition toutefois que sa batterie soit d'une capacité de stockage raisonnable, ce qui induit un poids limité<sup>12</sup>.

Cependant, le parc automobile français, composé de 39 millions de véhicules, est toujours majoritairement composé de voitures thermiques : la part des véhicules diesel et essence s'élève ainsi respectivement à 55 % et 41 % tandis que les énergies alternatives (électrique, hybride essence/diesel, gaz, hydrogène...) sont à 2,3 % de ce parc<sup>13</sup>. Une voiture française est en moyenne en circulation depuis 10,3 ans contre 9,4 ans au Royaume-Uni et 9,8 ans en Allemagne<sup>14</sup>. L'âge avancé du parc automobile a un impact carbone non négligeable. Il est donc primordial d'accélérer le renouvellement du parc de véhicule et leur transition vers des énergies décarbonées, notamment électrique. Ceci peut être fait avec d'autant plus d'ambition que le gestionnaire national des réseaux d'électricité, RTE, estime que « même une électrification poussée du parc de voitures (...) ne conduit pas à augmenter trop fortement la consommation d'électricité » à horizon 2035<sup>15</sup>.

Plusieurs aides financières existent à l'échelle nationale afin d'accélérer l'acquisition de véhicules peu polluants (en 2022, les véhicules électriques sont en moyenne environ 5000 à 10 000 euros plus chers que leurs équivalents thermiques, et le marché de l'occasion n'existe pas). Il s'agit notamment :

- Du bonus écologique, mis en place à l'issue du Grenelle de l'environnement d'octobre 2007, qui est accordé pour l'achat ou la location d'un véhicule électrique ou hydrogène ayant une masse inférieure à 2,4 tonnes. Son montant dépend du revenu de l'acheteur et s'élève aujourd'hui jusqu'à 7 000 € ;
- Du malus écologique, introduit en même temps que le bonus, qui est une taxe additionnelle à payer lors de la première immatriculation des véhicules les plus polluants. Il a été doublé en 2022 d'un malus au poids qui vise les véhicules neufs de certaines catégories;
- De la prime à la conversion, cumulable avec le bonus écologique, qui est accordée à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut de l'ancien véhicule. Cette aide a succédé en 2015 à la prime à la casse mise en place au milieu des années 1990 qui n'était à l'époque pas conditionnée à l'achat d'un véhicule peu polluant. Son montant dépend du revenu de l'acheteur et peut s'élever jusqu'à 6 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou hydrogène.

En 2021, les dépenses consacrées au bonus écologique ont atteint 1 Md€ et celles en lien avec la prime à la conversion 293 M€.

Malgré ces montants importants, ces aides ne suffisent pas encore à assurer une conversion massive du parc. Les taux de renouvellement observés actuellement pour les véhicules particuliers - 2,2 millions de véhicules neufs vendus en 2019 (6 % du parc) et 1,6 million vendus en 2020 (4 %) - sont trop faibles pour permettre un déploiement rapide à grande échelle des véhicules électriques. En faisant l'hypothèse d'un taux de renouvellement constant de 6 % par an avec une montée

<sup>12</sup> L'Ademe estime qu'avec des batteries de capacité supérieure à 60 kW, l'intérêt environnemental n'est pas garanti du fait de la variabilité des consommations liées à la masse du véhicule et aux conditions d'utilisation. Par ailleurs, l'impact carbone d'un véhicule électrique augmente quasiment proportionnellement à son poids, qui est lui-même fortement dépendant de la capacité de stockage de sa batterie.

<sup>13</sup> Ministère de la Transition écologique, Données sur le parc automobile français au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

<sup>14</sup> Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) - Rapport sur les véhicules en circulation en 2019.

<sup>15</sup> Bilan prévisionnel édition 2023 de RTE – *Futurs énergétiques 2050 - 2023-2035 : première étape vers la neutralité carbone*.

en puissance des véhicules électriques qui représenteraient 80 % des ventes en 2030, la part des énergies alternatives dans le parc serait seulement de 23 % en 2030 et de 43 % en 2035. Pour autant, leur progression continue : les ventes de véhicules neufs électriques et hybrides rechargeables représentaient 3 % des ventes en 2019, 11 % en 2020 et 18 % en 2021<sup>16</sup>.

Enfin, le déploiement des bornes de recharge est encore insuffisant. La barre symbolique des 100 000 bornes a été atteinte en mai 2023, et l'État ambitionne d'atteindre 400 000 bornes installées en 2030, mais l'appréhension de se retrouver sans possibilité de recharge constitue encore un frein à l'achat d'un véhicule électrique dans bien des cas.

### 2.3. Les alternatives à la voiture sont encore insuffisantes

Sur un trajet de 15 kilomètres, les trains du quotidien (RER, Transiliens, TER et Intercités) émettent en moyenne 30 fois moins qu'un voyage équivalent en véhicule thermique et 15 fois moins qu'un trajet en véhicule électrique. Sur un trajet de cinq kilomètres, les transports collectifs émettent en moyenne deux à dix fois moins qu'un véhicule thermique tandis que l'utilisation d'un vélo électrique permet une division par 20 des émissions<sup>17</sup>. Cependant, ces alternatives ne suffisent pas pour faire véritablement concurrence à la voiture et paraissent souvent peu crédibles.

Les trains du quotidien représentent une trop faible part des mobilités. Une enquête<sup>18</sup> montre que seulement 6 % des déplacements du quotidien se font en TER/Transilien : en effet, moins d'une personne interrogée sur deux estime que les gares sont suffisamment proches (46 %) ou que le prix des billets est acceptable (41 %) alors que la qualité de services du transport ferroviaire présente des marges d'amélioration : le taux d'annulation des TER s'élève ainsi en moyenne nationale à 2,4 % et le taux de retard<sup>19</sup> à 7,1 %, avec des disparités fortes entre régions<sup>20</sup>. Le taux de retard des RER et des Transiliens oscille lui aussi entre 5 % et 10 %<sup>21</sup>.

Si les grandes villes disposent généralement de réseaux de transports collectifs denses – bus, tramway voire métro – ce n'est pas le cas des couronnes environnantes et en 2017, les ménages sans véhicule y étaient proportionnellement trois fois moins nombreux par comparaison aux centres-villes<sup>22</sup>. Plus parlant encore, en 2017, 90 % de leurs habitants prenaient leur voiture pour aller travailler mais ce chiffre est seulement de 30 % pour les habitants des villes qui vivent à moins de 500 mètres d'une station de tram ou de métro<sup>23</sup>.

L'étalement urbain et le décentrement des déplacements qui en résulte ont renforcé l'utilisation de l'automobile. Désormais, moins de 50 % des trajets domicile-travail au sein d'une aire urbaine avaient pour origine ou destination la ville centre en 2017<sup>24</sup>. Or, les trajets entre communes périphériques s'effectuent deux fois moins souvent en transports en commun étant donné l'organisation historique des transports collectifs en étoile centrée sur le centre-ville et la faiblesse des trafics qui rend le déploiement de solutions de transport massifiées plus difficile. C'est pour cette raison que certains réseaux se réorganisent pour faciliter les trajets de couronne en couronne, notamment le Grand Paris Express en Ile-de-France voire les projets actuels de la métropole Aix-Marseille-Provence.

<sup>16</sup> Ademe, Chiffres-clés - Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques Véhicules particuliers neufs vendus en France, 2020, 2021 et 2022.

<sup>17</sup> Ademe, Simulateur Mon Impact Transport.

<sup>18</sup> Ipsos pour le Congrès des Régions en 2019.

<sup>19</sup> Pourcentage des trains arrivant avec un retard de plus de 5 minutes.

<sup>20</sup> Rapport annuel 2021 de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST). Le taux de retard atteint près de 5 % en Bretagne et en Pays de la Loire contre près de 10 % en Hauts-de-France et en Occitanie.

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Insee, La France et ses territoires, avril 2021.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Ibid.

Et au-delà des transports collectifs, le vélo et la marche sont largement utilisés pour les trajets domicile-travail dans les centres-villes (environ 40 % au total en 2017<sup>25</sup>) et sur des courtes distances mais restent bien sûr relativement faibles en couronnes (moins de 10 %).

En parallèle, dans les zones rurales, la dépendance à l'automobile est encore plus forte ; l'offre de transports collectifs y est faible voire inexistante, ou alors souvent destinée à des publics spécifiques (personnes fragiles, écoliers). La part des ménages disposant d'une ligne de transport collectif à moins d'un kilomètre se situe entre 9 % et 16 %, avec des bases horaires souvent peu confortables<sup>26</sup>. En outre, les distances à parcourir sont plus élevées du fait de la dispersion de l'habitat et de la localisation des activités (les distances domicile-travail atteignent 20 km en moyenne<sup>27</sup> contre 13 km sur tout le territoire<sup>28</sup>). La voiture est donc souvent la seule alternative possible pour accéder à l'emploi, aux services publics, et aux commerces.

## “ AVANCER SUR TOUS LES FRONTS, *ne laisser personne sur le côté.* ”

*Nous, les députés Horizons, avons la conviction que la transition et la planification écologique ne pourront se faire sans une décarbonation des mobilités et sans une approche territorialisée avec les collectivités.*

*Avancer sur tous les fronts, c'est mettre la priorité sur les transports massifiés tout en restant lucides sur la place de l'automobile dans les mobilités du quotidien des Françaises et des Français. Depuis 2017, le Parlement et le Gouvernement se sont largement emparés du sujet en augmentant massivement les investissements dans le ferroviaire et les transports en commun, et en accompagnant les collectivités chargées de mettre en œuvre les nouvelles offres de mobilités.*

*Ne laisser personne sur le côté, c'est accompagner les Françaises et les Français dans la transition vers le véhicule électrique. Depuis 2017, nous avons régulièrement décidé des hausses des montants de la prime à la conversion des véhicules, ce qui a permis sur le premier quinquennat de sortir un million de véhicules polluants du parc automobile français. C'est aussi renforcer cet accompagnement dans les Zones à faibles émissions, sujet sur lequel ma région est concernée, à Strasbourg. C'est enfin s'assurer que l'on profite de cette transition pour réindustrialiser la France et y créer de l'emploi, ambition portée par France 2030 et la loi Industrie Verte. Concrètement, en Alsace, c'est la perspective de l'installation d'une première usine de production de lithium de qualité pour les batteries des véhicules électriques avec, en vue, près de 250 emplois directs, non loin de ma circonscription.*

*Tout cela ne pourra se faire qu'en appréhendant la spécificité des territoires avec une vraie approche d'aménagement territorial. C'est donc un virage essentiel que nous, députés Horizons, impulsons depuis l'Hémicycle. L'enjeu est de taille : l'avenir, nous pouvons le prévoir mais nous devons le permettre ! ”*

**VINCENT  
THIEBAUT**

Député du Bas-Rhin,  
whip de la commission du développement durable  
et de l'aménagement du territoire  
pour le groupe Horizons & apparentés  
Délégué départemental du Bas-Rhin



<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Enquête nationale transport et déplacements 2008.

<sup>27</sup> Cerema.

<sup>28</sup> Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019, Ministère de la Transition écologique.

## 3 - Les leviers pour se passer de la voiture individuelle thermique

### 3.1. Le développement des transports massifiés

#### *Les trains du quotidien*

Le développement des trains du quotidien (RER, Transiliens, et TER) constitue un levier pour offrir des solutions alternatives à la voiture, peu polluantes et rapides.

Pour y parvenir il faut, d'une part, s'assurer que la SNCF est en capacité de porter un développement de l'offre ferroviaire dans des conditions opérationnelles et économiques satisfaisantes. C'est l'objectif de la réforme menée par le Gouvernement d'Edouard Philippe en 2018 : améliorer le fonctionnement et renforcer l'efficacité de l'entreprise ainsi que sa capacité à investir<sup>29</sup>.

D'autre part, un renforcement de l'offre ferroviaire du quotidien nécessite un effort de régénération et de modernisation du réseau afin de garantir une qualité de service satisfaisante. En effet, notre réseau, composé de 28 000 kilomètres de voies et de 2 200 postes d'aiguillage, est vieillissant, avec un âge moyen de 29 ans, contre 17 ans en Allemagne. Il atteint même 38 ans sur les 9 000 kilomètres de petites lignes, contre 15 ans en Allemagne. En outre, fin 2019, 23 % des voies (hors lignes à grande vitesse) étaient considérées hors d'âge.

Or, la dégradation du réseau crée un cercle vicieux pour le service ferroviaire : les incidents ou les ralentissements sur les voies entraînent des suppressions ou retards des trains. Pour y remédier, SNCF Réseau doit engager d'importants travaux, très souvent la nuit - rendant difficile la circulation des trains de nuit et de marchandises - mais parfois aussi de jour, conduisant à déprogrammer des circulations sur des temps longs, ce qui impacte évidemment les usagers. Dans ce contexte, le financement par l'État est déterminant. Un effort d'investissement a déjà été consenti depuis 2010<sup>30</sup>, permettant ainsi de maintenir stable l'âge moyen des voies hors petites lignes, mais pas encore d'amorcer un véritable rajeunissement. L'effort de régénération porté récemment à 2,9 milliards d'euros par an jusqu'en 2030 et plus récemment l'annonce début 2023 d'un plan d'investissement de 100 milliards d'euros sur 17 ans qui devrait porter l'effort annuel de régénération à 3,9 milliards d'euros dans les années qui viennent, vont dans le bon sens mais pourraient ne pas être encore suffisants<sup>31</sup>. Cela nécessite aussi d'identifier les sources de financement de ces nouveaux efforts, avec les débats que l'on sait difficiles sur une nouvelle taxation de l'aérien ou des poids-lourds (le Ministre Christophe Béchu porte depuis l'été 2023 l'idée d'une vignette poids-lourds qui ne s'appliquerait qu'aux poids-lourds ne faisant pas leur plein de carburant en France).

Au-delà de la régénération et la modernisation du réseau, le développement du train du quotidien appelle des investissements supplémentaires dans les métropoles afin d'y améliorer l'offre. Il s'agit notamment de prioriser la création de capacités supplémentaires : nouvelles voies en gare, élargissement ou augmentation de quais, modernisation de la signalisation.

<sup>29</sup> Pour mémoire, cette réforme visait à répondre à trois enjeux principaux :

- Gommer les rigidités internes, en transformant la SNCF en société anonyme détenue à 100% par l'État et en mettant fin au recrutement de cheminots sous statut.
- Doter l'entreprise d'une trajectoire économique solide, en reprenant 35 milliards d'euros de sa dette (la SNCF payait jusque-là 1,3 milliard d'euros d'intérêts de sa dette chaque année) et en visant l'équilibre financier dès 2024.
- Améliorer la qualité de service partout où cela est possible, en ouvrant le rail à la concurrence. Si le déploiement de cette proposition s'inscrit dans le temps long, il a déjà provoqué une baisse moyenne de 7 % des prix des billets sur Paris-Lyon par exemple.

<sup>30</sup> De 1,9 milliard d'euros en 2010, l'État a augmenté son effort à 2,4 milliards d'euros en moyenne entre 2012 et 2016, puis à 2,7 milliards d'euros par an entre 2018 et 2022.

<sup>31</sup> Suite à la remise du dernier rapport du Conseil d'orientation des infrastructures fin février 2023, la Première ministre a annoncé qu'un effort supplémentaire d'un milliard d'euros serait consenti d'ici la fin du quinquennat.

Leur mise en place, en lien avec les collectivités concernées, permettrait de redéfinir l'offre, augmenter l'amplitude horaire, renforcer la fréquence notamment en heure de pointe, et assurer des correspondances fluides avec les autres modes de transport, aboutissant ainsi à la création de véritables RER métropolitains<sup>32</sup>.

### *Les transports en commun*

Une augmentation de l'offre en transports en commun dans les aires urbaines, en particulier en périphérie des villes, constitue un autre levier pour diminuer la dépendance à la voiture. Depuis 40 ans, les communes et intercommunalités chargées de l'organisation des transports collectifs ont mis en place des politiques ambitieuses, comme le montrent le retour des tramways en ville ou la mise en place de lignes de bus à haut niveau de service. Les centres-villes ont ainsi changé d'aspect, la place de la voiture a été réduite, des voies piétonnes ont été créées ainsi que des pistes cyclables. Entre 2017 et 2022, l'usage des transports collectifs a ainsi connu une hausse de fréquentation de l'ordre de 25 %.

Investir dans les transports collectifs, que ce soit dans de nouveaux projets ou dans l'amélioration de l'offre existante, requiert des financements supplémentaires, mais nécessaires, notamment de la part des collectivités. Néanmoins, cela implique de choisir entre la hausse des prélèvements sur les entreprises via le versement mobilité<sup>33</sup>, la hausse des prix des tickets et des abonnements, ou encore l'augmentation des impôts payés par les contribuables<sup>34</sup>.

Et ces choix vont se poser de plus en plus fréquemment par les collectivités territoriales, qui ont vu en 2019 leur champ d'intervention s'élargir aux offres alternatives de mobilité telles que le covoiturage ou l'autopartage. En outre, la hausse des coûts de l'énergie accroît la demande des usagers qui délaissent leur voiture au profit des transports en commun, tout en rendant plus difficile le financement de leur exploitation. De surcroît, la tendance de plus en plus importante vers la gratuité des transports collectifs réduit mécaniquement les marges de manœuvre budgétaires, et pourrait mener à une dégradation de la qualité de service dans les transports en commun<sup>35</sup>.

## **3.2. L'émergence de nouveaux usages**

### *Le covoiturage*

La pratique, bien que de plus en plus plébiscitée dans le cadre de déplacements de longue distance n'est pas encore suffisamment répandue pour les trajets quotidiens. Pourtant, elle présente des avantages indéniables, d'un point de vue de la pollution, du changement climatique et de la congestion routière, mais aussi d'un point de vue financier. Par exemple, un salarié automobiliste qui habite à 30 kilomètres de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 euros chaque année<sup>36</sup>. Les pouvoirs publics se sont fixé l'objectif de tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage du quotidien pour atteindre les trois millions en 2027. Pour ce faire, ils tentent depuis plusieurs années de se doter d'outils pour augmenter le recours à ce mode de déplacement comme en témoignent la création en 2019 d'un forfait « mobilités durables » (l'employeur peut verser jusqu'à 700 euros totalement défiscalisés

<sup>32</sup> L'État avait prévu, dans une loi de 2019, une enveloppe de 1,3 milliards d'euro sur dix ans pour aller vers ces services. Strasbourg vient de lancer son premier RER en décembre 2022 et une demi-douzaine de grandes agglomérations y travaillent actuellement. Les annonces de la Première ministre début 2023 en faveur de ces projets devraient conduire à une augmentation des financements dédiés.

<sup>33</sup> Impôt destiné à financer les transports en commun pesant sur les entreprises, calculé à partir de la masse salariale et dont le taux varie en fonction des collectivités.

<sup>34</sup> On l'a vu récemment avec Ile-de-France-Mobilités, autorité organisatrice des transports dépendant de la région Ile-de-France, qui a sollicité l'État pour combler un déficit de 450 millions d'euros sur son budget 2023. L'État a refusé toute hausse du versement mobilité, dans une période de fragilité pour les entreprises franciliennes. Le déficit a ainsi finalement été comblé pour moitié par une subvention de l'État, et pour moitié par une hausse du prix du Pass Navigo, désormais à 84,1 € par mois.

<sup>35</sup> Une cinquantaine de collectivités pratiquent la gratuité aujourd'hui. Longtemps le fait de petites communes dotées d'un réseau de bus urbains, la gratuité, totale ou partielle, a été récemment lancée dans de grandes agglomérations (Calais, Douai, Dunkerque, Laval, Libourne, Montpellier, Nancy, Niort, Rouen).

<sup>36</sup> Ministère de la Transition écologique.



à ses salariés se rendant au travail en covoiturage), la faculté, nouvelle depuis 2019, de créer des voies routières réservées aux covoitureurs, la mise en place début 2023 d'une prime de 100 euros pour tout covoitureur nouvellement inscrit sur une plateforme dédiée et l'engagement de l'État de rajouter un euro à chaque euro de subvention versé par les collectivités pour les covoitureurs.

Pourtant, force est de constater que nous ne nous sommes pas encore saisis du covoiturage : s'il est entré dans les mœurs de certaines catégories de population pour de longs déplacements occasionnels, son développement constitue un enjeu majeur des politiques publiques de transports des années à venir.

### *Les autres solutions de mobilité*

Aujourd'hui, entre 44 et 60 % (suivant la nature de la commune concernée) des déplacements effectués en semaine par les Français sont inférieurs à 5 km, y compris loin des centres urbains. Pour ces déplacements, des alternatives spécifiques à la voiture individuelle existent déjà : autopartage, scooters électriques, trottinettes électriques, etc. Cependant, ces solutions ne sont actuellement majoritairement déployées que par des opérateurs privés en zone urbaine (en atteignant d'ailleurs rarement la rentabilité économique) et nécessitent des subventions publiques conséquentes pour être transposées ailleurs.

Le vélo est un exemple de transformation à l'œuvre. Bien qu'il ne soit pas adapté à tous les usages, il peut être davantage répandu sur certains déplacements du quotidien, comme les trajets domicile-travail de moins de 10 km. L'essor de l'assistance électrique permet des déplacements de plus en plus longs. Depuis 2018, deux plans vélo nationaux ont été lancés et se sont focalisés sur les aides à l'achat ou à la location des vélos<sup>37</sup> et sur l'aide aux collectivités pour compléter leurs réseaux d'infrastructures cyclables, avec plus de 410 millions d'euros déployés par l'État.

### **3.3. L'accélération de l'électrification des véhicules**

La route a vocation à rester le mode de déplacement majoritaire dans les années à venir. L'électrification du parc de véhicules est donc un outil majeur pour la décarbonation des transports à la condition que les nouveaux véhicules présentent une batterie de capacité modérée, et un faible poids, tout en garantissant une autonomie satisfaisante.

Le mouvement d'électrification des véhicules particuliers pourrait être encore accentué. Deux leviers sont à notre disposition : un levier incitatif reposant sur les aides financières pour remplacer les véhicules thermiques, et un levier contraignant visant à progressivement interdire l'accès à certaines zones aux véhicules les plus polluants.

#### *Soutien à la transition : les aides financières pour l'acquisition de véhicules électriques*

Alors que ces véhicules restent à des prix plus élevés que leurs comparables thermiques, les aides à l'achat existantes ont récemment été ciblées vers les véhicules électriques les plus légers (par ailleurs moins chers) et les ménages les plus modestes<sup>38</sup>. Toutefois, au vu du reste à charge élevé pour les ménages, un mécanisme de soutien aux crédits mériterait d'être étudié pour limiter l'impact financier sur la durée ou des prêts à taux zéro.

L'État a prévu 2,6 milliards d'euros pour accompagner le développement des véhicules électriques<sup>39</sup>, avec l'objectif de produire en France, à l'horizon 2030, près de 2 millions de véhicules électrifiés

<sup>37</sup> Aides de l'État pour les ménages à faibles revenus, complétant des aides des collectivités qui existent souvent depuis plus longtemps, possibilité pour les employeurs d'aider à la location en versant des aides défiscalisées, extension de la prime à la conversion des véhicules, à l'achat d'un vélo à assistance électrique.

<sup>38</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, le bonus écologique et la prime à la conversion sont réservés aux véhicules ayant une masse inférieure à 2,4 tonnes. Le bonus écologique est plafonné à 5 000 euros, sauf pour les ménages les plus modestes (revenu fiscal de référence par part inférieur à 14 089 euros) où il peut atteindre 7 000 euros.

<sup>39</sup> Dossier de presse France 2030.

chaque année (en développant notamment les capacités de production de batteries en France ou en soutenant des sous-traitants). En parallèle, 300 millions d'euros doivent soutenir jusqu'en 2024 des projets de déploiement de stations de recharge rapide dans les territoires et les métropoles<sup>40</sup>.

La question de la souveraineté et de la puissance industrielle de la France dans ce nouveau marché du véhicule électrique est centrale. Souveraineté dans l'approvisionnement en métaux rares et dans les filières de recyclage nous permettant de les réutiliser. Puissance industrielle dans notre capacité à produire sur notre sol les véhicules électriques et leurs batteries, alors qu'aujourd'hui plus de 80 % des véhicules achetés ont été importés, avec de nombreux composants produits en Chine. Des usines se créent aujourd'hui en France, avec le soutien des pouvoirs publics<sup>41</sup>. Par ailleurs, les dispositifs de soutien à l'achat pourraient être modulés en fonction de l'intensité carbone du processus de fabrication des batteries et de leur recyclage. Le conditionnement du bonus écologique à l'obtention d'un score environnemental minimal, qui entrera en vigueur début octobre, va dans ce sens.

### *Contraintes pour accélérer la transition : les ZFE*

En parallèle, des mécanismes plus contraignants sont mis en place pour encourager ce mouvement d'électrification. Un objet est particulièrement débattu par l'ensemble des élus et des forces politiques : les zones à faibles émissions (ZFE). Mises en place par la loi d'orientation des mobilités en 2019, renforcées par la loi climat et résilience de 2021, existantes et promues dans toute l'Europe, elles ont été privilégiées pour limiter la pollution de l'air en ville et « décarboner » les grandes métropoles.

Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques, principalement les oxydes d'azote et les particules fines, afin d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie. 10 ZFE existent en France aujourd'hui<sup>42</sup> (et plus de 230 en Europe). D'ici 2025, les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants devront en avoir mis en place une sauf si elles respectent des seuils de qualité de l'air suffisants ou que d'autres actions sont mises en place par les agglomérations avec un impact équivalent.

Les collectivités concernées ont une grande liberté d'application des critères de restriction des véhicules : par exemple, dans le Grand Paris, les voitures Crit'Air 4 et 5 sont d'ores et déjà interdites à la circulation tandis que l'interdiction à Grenoble n'a pris effet qu'en juillet 2023 en ne visant que les Crit'Air 5. Parmi les dispositifs similaires pour limiter les transports en voitures, les péages urbains sont également mis en place dans certaines villes à l'étranger pour décongestionner les grandes agglomérations et limiter la pollution.

Ces interdictions progressives revêtent toutefois également de forts enjeux d'égalités sociale et géographique : plus de 35 % des ménages les plus défavorisés ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou antérieur contre 10 % parmi les ménages les plus aisés<sup>43</sup> ; plus de 25 % des personnes habitant des zones rurales et périurbaines ont des véhicules parmi les plus polluants contre moins de 15 % dans l'aire urbaine parisienne<sup>44</sup>. Il paraît ainsi difficile de mettre en œuvre ces outils contraignants sans contrepartie : aides à l'achat spécifiques<sup>45</sup>, déploiement de bornes de recharges, encouragement des mobilités alternatives.

<sup>40</sup> Communiqué du Gouvernement d'ouverture d'un appel à projets pour soutenir le déploiement de stations de recharge haute puissance pour véhicules électriques.

<sup>41</sup> Quatre projets d'usines de fabrication de batteries sont en cours à Douai, Dunkerque (2 usines) et Douvrin/Billy-Berclau (inaugurée en juin dernier), dans les Hauts-de-France.

<sup>42</sup> Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, et Reims. Saint-Étienne a aussi mis en place une ZFE-m mais elle ne concerne que les professionnels.

<sup>43</sup> Chiffres issus de la synthèse de la mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions.

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> La prime à la conversion des véhicules est majorée jusqu'à 2 000 € supplémentaire dans les ZFE.

## 4 – Ouvrons le débat

Vous l'avez compris, la problématique de la réduction de la place du véhicule thermique dans les mobilités du quotidien est complexe et pose de multiples défis. Nous avons fait le choix de vous la présenter l'angle de l'offre de transport et des usages, mais il est également possible d'y réfléchir à travers la question de l'aménagement du territoire et de sobriété des déplacements, qui pourront faire l'objet de travaux à part entière. Par ailleurs, chez Horizons, nous voulons construire une stratégie à partir du terrain. A ce titre, nous vous proposons quelques pistes de réflexion – non exhaustives ! – pour susciter le débat dans vos comités et recueillir vos idées à l'adresse suivante : [idees-comites@horizonsleparti.fr](mailto:idees-comites@horizonsleparti.fr).

Voici quelques axes qui méritent notre attention et nos réflexions:

- 1. La voiture est-elle votre mode de déplacement principal ?**  
Si oui, pour quelles raisons ?
- 2. L'offre ferroviaire est-elle suffisamment développée dans votre territoire ?**  
Pensez-vous que la puissance publique devrait plus investir dans ce mode de transport ?
- 3. Même question pour les transports collectifs.**
- 4. Pourriez-vous pratiquer régulièrement le covoiturage pour vos déplacements du quotidien ?**  
Si non, que pourrait faire la puissance publique pour que vous le pratiquiez ?
- 5. Les aides à l'achat de véhicules propres vous semblent-elles suffisamment incitatives ?**  
Si non, comment souhaiteriez-vous les voir évoluer ?
- 6. Etes-vous concerné par une ZFE ?**  
Si oui, comment jugez-vous les conditions de son déploiement ?

## 5 – Pour aller plus loin

Ce sujet vous intéresse ? Voici quelques rapports qui vous permettront d'aller plus loin et de nourrir votre réflexion :

1. Les résultats de l'enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019 du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
2. Le rapport d'information du Sénat « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui », janvier 2021
3. Le rapport intermédiaire du Conseil d'Orientation des Infrastructures, mars 2022
4. L'avis de l'ADEME « Voitures électriques et bornes de recharges », octobre 2022
5. Le guide du Shift Project « Pour une mobilité quotidienne bas carbone », février 2020
6. Le rapport de Terra Nova « Décarboner les transports et les mobilités : quelles réponses efficaces face aux urgences ? », juin 2023
7. La présentation du Secrétariat général à la planification écologique en conclusion du Conseil national de la refondation concernant les transports, en date du 31 mai 2023.

CONTACTEZ LE PÔLE IDÉES

[idees-comites@horizonsleparti.fr](mailto:idees-comites@horizonsleparti.fr)

01 89 16 16 75