



## OBSERVATIONS D'IRU SUR LA COMMUNICATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE POUR UNE MOBILITÉ À FAIBLE TAUX D'ÉMISSIONS

*Adoptées par le Comité de liaison Transport de marchandises (CLTM) le 5 octobre 2016 et le Conseil  
Transports des Personnes (CTP) le 3 novembre 2016*

### I. CONTEXTE

Le 20 juillet 2016, la Commission européenne a publié sa communication tant attendue pour une mobilité à faible taux d'émissions ([COM\(2016\) 501](#)). Cette Communication s'accompagne d'un [document de travail détaillé des services de la Commission](#) (en anglais seul.), qui vient étayer les mesures proposées dans la communication.

Le texte a pour objectif de faciliter la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions et de donner des assurances aux investisseurs. Elle appelle à une modification du cadre réglementaire par une action décisive dans trois domaines : efficacité du système de transport, énergies de substitution à faible taux d'émissions et véhicules à émissions faibles ou nulles. La Commission estimant que le transport routier est responsable de 70% des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports, sa communication se concentre sur les mesures qui touchent ce mode de transport et présente toute une série de mesures et d'initiatives en cours ou prévues visant à plus vert le transport et la mobilité. Ces mesures concernent plus particulièrement le cadre réglementaire de la mobilité à faible taux d'émissions et la nécessité de créer un environnement favorable.

### II. POLITIQUE D'IRU

La politique IRU en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des poids lourds repose sur sa [Résolution "30 pour 30"](#) adoptée en 2009, par laquelle IRU et ses associations membres s'engagent volontairement, avec l'appui de technologies et pratiques novatrices (comme la formation des conducteurs et l'optimisation des poids et dimensions), à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30% d'ici 2030 – calculées en termes de prestations de transport en t/km et p/km par rapport à l'année de référence 2007. La résolution indique que les opérateurs de transport routier ne peuvent pas atteindre seuls cet objectif et appelle les constructeurs de véhicules, fabricants de pneumatiques et fournisseurs d'énergie et d'outils télématiques à entreprendre des actions parallèles. Elle appelle également les autorités compétentes à prendre des initiatives en vue de faciliter et de promouvoir les efforts déployés par le secteur pour atteindre cet objectif.

Dans la lignée de la Résolution 30 pour 30, la [Position IRU sur la méthodologie de calcul et de déclaration de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre](#) a été adoptée en 2011. Cette position définit les priorités d'IRU en vue d'une harmonisation de la méthodologie européenne de calcul et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des poids lourds.

En octobre 2014, les [Observations IRU](#) sur une ancienne stratégie de la Commission européenne relative à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds ont été adoptées.

### III. OBSERVATIONS D'IRU

Les observations d'IRU sur la communication de la Commission « Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions » sont les suivantes :

#### 1. Généralités

IRU salue la publication de la nouvelle stratégie de la Commission européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions. Ce texte se pose en complément majeur de l'ancienne [Stratégie relative à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds](#), publiée en

2014, et insiste davantage sur la priorité plus élevée à accorder aux poids lourds, et particulièrement aux camions. Comme IRU et ses membres s'engagent à réduire volontairement les émissions de CO<sub>2</sub>, il est essentiel de conclure des partenariats avec d'autres parties prenantes et des gouvernements afin de voir comment cet objectif peut être atteint de manière optimale. Il convient de souligner qu'en général, les opérateurs de transport routier commercial ont tout intérêt à réduire les coûts, y compris la consommation de carburant, et à chercher en permanence à optimiser l'efficacité opérationnelle, afin de pouvoir utiliser ces économies pour développer davantage leurs activités. Les opérateurs sont moins motivés si les résultats de ces efforts s'évaporent dans des taxes, frais et redevances supplémentaires, des augmentations des prix des véhicules et de la technologie et une baisse d'activité. Aussi conviendrait-il de créer un lien entre la mobilité à faible taux d'émissions et les avantages économiques, afin d'encourager les opérateurs de transport à s'impliquer plus activement qu'aujourd'hui. IRU est disposée à collaborer avec la Commission dans cette optique.

## **2. Concernant les mesures proposées**

### *– Redevances équitables et efficaces dans les transports routiers*

IRU se demande dans quelle mesure des redevances équitables et efficaces dans le transport routier peuvent contribuer à une mobilité à faible taux d'émissions sans une refonte de l'approche législative. Tout d'abord, des recherches scientifiques démontrent que la contribution financière des opérateurs du transport routier de marchandises dépasse déjà l'utilisation qu'ils font de l'infrastructure et les externalités. Il n'est pas nécessaire de les faire payer plus et d'augmenter le coût du transport routier de marchandises. Par contre, nul ne sait avec exactitude si les autres modes contribuent, eux aussi, à une hauteur suffisante pour leur utilisation et les externalités. IRU appelle donc à une approche non discriminatoire entre les différents modes de transport de marchandises. En outre, à la lumière des énormes investissements prévus pour faciliter la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, il conviendrait d'examiner de plus près comment certains revenus de la tarification des infrastructures routières et de l'internalisation pourraient être utilisés pour financer la transition du transport routier commercial. Il est toutefois entendu que l'utilisation de ces revenus à des fins de subvention croisée d'autres modes de transport est inacceptable.

D'une manière générale, IRU se montre critique quant à l'idée d'inclure le transport en autobus et autocar dans un tel cadre. En 2011, dans son livre blanc sur les transports, la Commission européenne a reconnu les avantages socioéconomiques majeurs et les externalités positives du transport collectif de personnes par route et a fait de l'augmentation de la part modale des autobus et autocars un objectif à part entière. Alors que la Commission évoque précisément dans cette stratégie le développement des services d'autobus et d'autocar par le biais de la révision du Règlement (CE) n°1073/2009, IRU estime que l'augmentation annoncée de la pression fiscale sur les opérateurs d'autobus et d'autocars serait contreproductive, surtout parce que le traitement fiscal des services d'autobus et d'autocar dans l'UE est déjà moins favorable que celui de leurs concurrents directs sans doute moins durables (transport aérien et ferroviaire). Les autobus et autocars couvrent déjà l'intégralité de leurs coûts d'infrastructure sur les autoroutes dans quinze États membres de l'UE et bénéficient d'un traitement moins favorable que d'autres modes dans le domaine de la taxation énergétique, de la TVA et de divers subsides.

### *– Promotion de la multimodalité*

IRU soutient la multimodalité à condition qu'il s'agisse d'une multimodalité non forcée. L'expérience a notamment démontré l'efficacité de l'approche fondée sur l'appariement des systèmes de véhicule en fonction du type d'opérations fret/passager, prouvant qu'il est impératif d'utiliser le véhicule qui correspond le mieux à l'opération envisagée. L'approche politique adoptée devrait donc privilégier une mobilité à faible taux d'émissions et neutre du point de vue modal, qui permette à chaque mode d'innover, de réduire son empreinte écologique et de gagner en efficacité. Les modes de transport ne sont pas automatiquement ou par définition « à faible taux d'émissions », ils le deviennent grâce aux véhicules ou aux systèmes de propulsion à faible taux d'émissions. Il conviendrait de veiller à ce que les opérations de tous les modes soient durables en termes de performances économiques, d'acceptabilité sociale et de respect de l'environnement.

IRU se félicite de la préparation par la Commission de mesures visant à promouvoir le développement des services de bus et d'autocar et qu'elle ait suivi en cela les conclusions du Forum public-privé européen pour la mobilité des citoyens, à savoir que les transports collectifs, y compris en bus, autocar et taxi, sont le moyen le plus simple et le plus économique pour réduire l'empreinte carbone des transports de passagers.

– *Carburants de substitution et véhicules à émissions nulles :*

IRU soutient la directive « Énergie propre et transports », mais regrette que les États membres aient revu à la baisse les objectifs de déploiement de la proposition initiale de la Commission. Cependant, un certain nombre d'obstacles relatifs à l'efficacité opérationnelle et à la viabilité économique des carburants de substitution, ainsi qu'au champ d'utilisation des carburants tels que l'hydrogène et l'électricité, y compris ceux provenant de sources d'énergies renouvelables, restent à relever afin de faciliter le déploiement à grande échelle des véhicules utilisant des carburants de substitution dans le transport commercial de marchandises et de personnes par route. Les défis que pose l'utilisation de certains carburants dans les véhicules utilitaires, comme le gaz naturel qui affiche de bonnes performances du point de vue des émissions, ne devraient pas être perçus comme des obstacles. Il conviendrait de rechercher activement les solutions à ces difficultés. IRU salue l'engagement de la Commission à faire des poids lourds une priorité à cet égard. Les États membres devraient eux aussi revoir à la hausse la priorité des véhicules utilitaires dans leurs cadres politiques nationaux pour le déploiement des carburants de substitution, des véhicules qui les utilisent et de leur infrastructure.

IRU appelle les États membres à prendre en compte les différents cycles d'utilisation des véhicules utilitaires et à éviter de pénaliser inutilement ceux-ci lorsqu'ils interviennent dans des cycles d'utilisation pour lesquels il n'existe encore aucun carburant de substitution économiquement viable.

– *Normes d'efficacité énergétique applicables aux camions, autobus et autocars :*

IRU observe que la possible introduction de normes de performance en matière d'efficacité énergétique ou de CO<sub>2</sub> pour les poids lourds sera très complexe et devra reposer sur des cycles de conduite réels tenant compte du carburant utilisé par rapport au rendement obtenu. Malheureusement, la nouvelle stratégie de la Commission ne précise pas dans quelle mesure de telles normes s'appliqueraient aux nouveaux véhicules ou aux véhicules actuels. Pour IRU, aucune norme de performance ne peut être instaurée sans la définition et la mise en œuvre préalables d'une méthodologie européenne pour la mesure, le calcul et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds assortie d'un système de certification des résultats. Cela vaut aussi bien pour les véhicules neufs que pour la flotte actuelle, étant donné que les opérateurs doivent pouvoir continuer à surveiller les performances CO<sub>2</sub> de leurs camions sur la route. Les responsabilités en cas de non-respect des normes doivent également être définies. Compte tenu de la complexité des mesures à effectuer, des normes imposant des limites pour chaque composant séparément ne sont pas souhaitables. Elles compliqueraient encore l'ensemble du processus et rendraient leur mise en œuvre difficile. Une norme pour chaque ensemble de véhicules est préférable parce qu'elle offre aux constructeurs la possibilité de mettre au point les mesures d'économie de carburant les plus rentables.

– *Recherche, innovation et compétitivité*

IRU soutient l'interconnexion entre les technologies énergétiques, les transports et l'industrie, ainsi que l'intention de s'attaquer aux solutions de rupture à faible taux d'émissions. Ces activités ne devraient d'ailleurs pas être réservées aux véhicules plus petits mais intégrer aussi les poids lourds. Il conviendrait également de renforcer la recherche et de tester activement les solutions potentielles à faible taux d'émissions pour les poids lourds considérées actuellement par beaucoup comme moins réalisables. En particulier, le développement de l'électrification des poids lourds devrait être encouragé de manière plus active. Par ailleurs, les véhicules équipés des technologies les plus avancées, telles que les capteurs et actionneurs qui permettent le contrôle automatisé des véhicules en mesurant la position longitudinale et latérale du véhicule placé devant grâce à des radars, des lidars fixes ou des caméras (Système avancé d'aide à la conduite automobile ou ADAS), peuvent également contribuer à réduire la congestion routière et à fluidifier le trafic et, par ricochet, à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>.

– *Compétences*

IRU est favorable à ce que l'éco-conduite soit davantage encouragée, étant donné qu'elle peut contribuer considérablement à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. Le projet « EcoEffect », financé par le 7<sup>e</sup> PC, dont le but était d'encourager l'éco-conduite et auquel 2 600 conducteurs professionnels ont participé, a démontré que la formation des conducteurs pouvait à elle seule permettre d'économiser jusqu'à 20% de carburant et générer des avantages économiques à long terme de 5 à 7% pour les entreprises. Quelque 3,5 millions d'euros de carburant ont été économisés dans le cadre du projet EcoEffect qui a duré près de 3 ans. Sur la base de ces résultats, IRU soutiendrait vivement des initiatives visant à encourager davantage l'éco-conduite.

– *Investissements*

IRU se félicite de la création de nouveaux instruments d'investissement européens pour accompagner la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions. Il faudrait aussi veiller à ce que les nouvelles solutions à faible taux d'émissions dans les transports puissent être déployées de manière durable à moyen et long terme. IRU insiste également sur l'importance de prévoir des incitations commerciales réelles à l'intention des opérateurs afin de faciliter l'adoption, par le marché, des technologies de transport, des pratiques et des formations innovantes les plus modernes et les plus propres.

### **3. Sur les mesures absentes de la communication de la Commission**

– *Normes d'émissions intégrées*

IRU prend note du fait que la Commission n'envisage pas de remplacer la législation visant à réduire les émissions toxiques – les normes Euro – par un instrument législatif visant à réduire la consommation de carburant. Or, si ces normes ont effectivement contribué de manière substantielle à réduire de 95% les émissions toxiques des poids lourds depuis 1990, elles affichent aujourd'hui un potentiel de réduction restreint et font appel à une technologie qui, bien souvent, contribue à accroître la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. De ce fait, IRU plaide en faveur d'une approche intégrée en matière de réduction des émissions toxiques, des émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant.

– *Poids et dimensions*

IRU soutient les mesures adoptées en 2015 susceptibles d'accroître les performances énergétiques des véhicules, notamment via une aérodynamique améliorée (une cabine redessinée ainsi que déflecteurs arrière aérodynamiques), car elles pourraient générer des économies de carburant de 10% en moyenne. Cependant, il est essentiel que ces mesures restent volontaires et entrent en vigueur dès que possible afin de permettre aux opérateurs d'acheter ces véhicules. Les exemptions de poids pour les véhicules équipés de technologies à faibles émissions de carbone sont également les bienvenues, mais leur champ d'application pourrait encore être étendu aux ensembles de véhicules (avec remorque) et ne plus se limiter aux véhicules utilitaires isolés. En outre, l'utilisation du système modulaire européen (EMS) pourrait contribuer à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> étant donné que deux ensembles EMS peuvent transporter le chargement de trois ensembles standard, comme l'ont prouvé les essais et l'utilisation de l'EMS dans plusieurs États membres. Les ensembles EMS peuvent aussi transporter davantage de marchandises depuis et vers les terminaux multimodaux mais également réduire le nombre de camions nécessaires pour les desservir et ainsi augmenter l'efficacité du transport multimodal.

– *Amélioration générale de la fluidité du trafic*

Dans sa stratégie en 3 "i" pour le développement durable, IRU insiste sur le rôle majeur que joue la qualité de l'infrastructure dans la fluidité du trafic. Or, sans cette fluidité du trafic, les mesures visant à encourager l'innovation dans le secteur du transport routier commercial ainsi que l'adoption des technologies innovantes et des bonnes pratiques par le marché pourraient ne pas avoir les résultats escomptés. Il est à noter que la congestion pénalise par nature le secteur du transport routier commercial car elle occasionne des pertes, des retards et des coûts supplémentaires. Les poids lourds ne sont pas majoritaires sur les routes. Or, on ne peut lutter contre la congestion routière en ne s'attaquant qu'à quelques usagers. IRU appelle donc la Commission et les États membres à prendre des mesures supplémentaires pour améliorer l'entretien de l'infrastructure routière, construire les liaisons routières manquantes et mettre en place des systèmes de gestion du trafic plus performants afin d'améliorer la fluidité du trafic sur le réseau routier européen. Les « routes intelligentes » qui utilisent la technologie des systèmes de transport intelligent, peuvent avoir des effets positifs sur la fluidité du trafic et réduire de façon radicale la distance inter-véhicule puisqu'elles calculent l'écart minimum possible ou le plus petit intervalle de temps entre les véhicules dans un système de transit sans réduire la vitesse. Le groupement de poids lourds en pelotons s'insère parfaitement dans cette stratégie.

– *Encouragement des initiatives sectorielles*

IRU observe aussi que de nombreuses initiatives sectorielles volontaires visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, y compris dans le domaine de l'empreinte carbone, ont déjà été lancées dans plusieurs pays et qu'elles ont produit des résultats tangibles. Le groupement de poids lourds en pelotons, testé pour la première fois en conditions réelles dans le cadre de la présidence néerlandaise de l'UE au premier semestre 2016, présente un potentiel considérable en termes de désengorgement et de capacité du réseau routier et permet d'améliorer encore les performances environnementales du

transport de marchandises par route. La Commission et les autorités nationales compétentes devraient reconnaître ces initiatives, les encourager et mieux en tenir compte lors de l'élaboration de nouvelles mesures. IRU et les associations membres concernées travaillent activement afin d'obtenir cette reconnaissance.

\* \* \* \* \*