

Avis voté lors de l'Assemblée plénière du 10 juillet 2013

## La transition énergétique dans les transports

### Déclaration du groupe des entreprises

La section a été saisie, il y a quelques semaines, par le Premier ministre sur ce dossier de *La transition énergétique dans les transports*. Sujet majeur, complexe, impactant tous les domaines, des centres de recherche au quotidien des citoyens, ainsi que toutes les entreprises, industrielles, commerciales et de services. Ceci, dans un contexte concurrentiel européen et mondial, exacerbé par la crise économique.

Que soient vivement remerciés pour leur implication et le travail fourni, le président de la section, Jean-Alain Mariotti, et les rapporteurs, Bruno Duchemin et Sébastien Genest.

Efficacité et sobriété énergétiques conduiront à la réduction des Gaz à effet de serre.

Utilisons :

- Le levier technique sur la motorisation et l'énergie et soutenons la Recherche et Développement.
- Le levier humain pour la formation à l'éco-conduite pour tous.
- L'intermodalité fluvio-maritime/ rail/ route doit assurer la complémentarité des transports et leur connexion doit fluidifier les déplacements tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

N'opposons pas les modes de transport, combinons-les.

L'optimisation des flux est essentielle :

Logistique transport marchandises :

- développer les plateformes multi-modales ;
- favoriser les circuits courts de production, de distribution, de consommation ;

Logistique urbaine et péri-urbaine :

- faciliter l'usage de transports collectifs/cadencement/fiabilité/sécurité ;
- promouvoir le covoiturage et l'auto-partage ;
- prévoir, en parallèle, des zones de stationnement sécurisées, et de capacité suffisante.

Le groupe des entreprises souhaite préciser quelques points :

- toute mesure de réduction des vitesses maximales sur route devrait, au préalable, faire l'objet d'une étude d'impact. L'accroissement des temps de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises, représente un risque pour la compétitivité des territoires enclavés et accroît les inégalités territoriales. L'économie vit au rythme du « km-temps » ;

- cependant, dans les zones urbaines et péri-urbaines, une modulation de vitesse en tant qu'outil de régulation peut être utile pour optimiser l'usage des infrastructures et fluidifier la circulation ;
- le développement de navettes fluvio-maritimes utilisant une énergie non carbonée pour la motorisation est à promouvoir.

Les pôles d'excellence doivent se développer, il leur faut, pour cela, une visibilité sur le long terme des financements publics, consacrés à la R&D et un accompagnement jusqu'à la maturité des projets. L'intégration du tissu des PME au cœur des pôles serait un atout supplémentaire.

Il serait important également de réduire les délais liés à l'obtention de brevets. Les entreprises de notre pays sont défavorisées par la procédure longue et coûteuse relevant de l'INPI.

La fiscalité environnementale (ajoutée aux autres prélèvements et taxes fiscales) doit être étudiée à l'aune européenne sur le plan économique, sur le plan social et technique. Dans le cas contraire, la distorsion de concurrence face à l'Europe et aux pays étrangers à la réglementation plus souple, et donc moins contraignante, représente le risque de ralentir le développement des entreprises et de l'économie française.

Une évaluation préalable à la mise en œuvre de nouvelles règles fiscales devrait être effectuée pour étudier leur impact socio-économique.

Le travail commun et la qualité des échanges ont permis de présenter cet avis malgré un délai contraint ; un avis de suite paraîtrait opportun.

Le groupe des entreprises a voté l'avis.