RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CLIMAT ET BIODIVERSITÉ

Atelier Transports

Groupe de travail dédié à la Mobilité du quotidien

Compte rendu de la séance n°1 du 5 décembre 2022

Rédacteur du présent compte-rendu : Pierre-Yves APPERT (DGITM) et les rapporteures et rapporteurs des différents groupes.

Contexte

La séance s'est tenue le 5 décembre au Lieu de la Transformation Publique, à Paris. Y étaient invités les personnes conviées à l'atelier de lancement de l'Atelier Transports du 8 novembre, ainsi que d'autres représentants de l'écosystème, identifiés par la DGITM. Une cinquantaine de participants se sont ainsi retrouvés pour travailler en petits groupes : 5 groupes chargés chacun d'un des 5 thèmes ci-dessous. **L'objectif de cette première séance était d'identifier les leviers, qu'ils soient présentés par l'administration ou proposés par les participants, et d'échanger sur les enjeux associés.**

La 2ème séance, à venir (le 11 janvier après-midi à la Tour Sequoia à la Défense), visera à préciser des conditions de mise en œuvre de chacun des leviers. Dans ce qui suit, les passages en italique correspondent à des ajouts du rapporteur par rapport à ce qui a été exprimé en réunion, afin de progresser vers l'objectif d'identification des leviers.

1. Comment maîtriser la demande de déplacements ?

Mots clés : urbanisme orienté transports, télétravail, étalement de la pointe…

S'agissant de l'urbanisme, le groupe observe que les effets de toutes décisions qui seraient prises aujourd'hui ne seront visibles que sur le long terme. En effet, le bâti ne se renouvelle qu'au rythme de 1% par an environ. Comment mobiliser largement dans ces conditions ?

Le débat s'est ensuite focalisé sur la maîtrise de la demande, identifié depuis longtemps dans le monde anglo-saxon sous le vocable de "travel demand management". Un participant estime que c'était la grande absente des Assises de la mobilité et de la LOM.

La généralisation du télétravail à l'occasion de la pandémie n'a pas eu pour effet des déménagements massifs d'urbains souhaitant s'éloigner des villes. Pour autant, on ne peut pas exclure de tels déménagements à l'avenir, sachant que si la « conjecture de Zahavi » reste vraie, le temps de déplacement économisé par le télétravail sera tôt ou tard réinvesti dans des déplacements autres. Le groupe préconise donc de se donner les moyens de mieux mesurer ces tendances dans la durée. Les échanges ont montré en revanche qu'une autre réalité était déjà à l'œuvre : les changements d'emploi sans déménagement. De plus en plus de candidats s'intéressent à des postes à condition de pouvoir conserver leur logement actuel, même très éloigné, grâce au télétravail. Cela évite au conjoint de devoir changer de travail. On peut donc se retrouver assez rapidement avec un nombre non négligeable de télétravailleurs éloignés, sans pour autant qu'ils aient déménagé. Les employeurs qui l'acceptent auront un avantage comparatif par rapport à ceux qui le refusent, dans un marché de l'emploi qui se tend.

Un autre aspect du télétravail mérite d'être exploré. Aujourd'hui, pour la plupart des participants, le choix est binaire, pour une demi-journée (et plus souvent une journée) donnée : soit je télétravaille, soit je suis au bureau.

Comme les employeurs n'ont pas, en général, anticipé une possible réduction de leurs surfaces de bureaux, ce qui les aurait incités à répartir les jours de présence au bureau de leurs salariés télétravailleurs, ces derniers ont en général pu choisir leurs jours de télétravail de sorte que, sans surprise, le vendredi est le jour le plus télétravaillé. Transilien indique que l'écart de fréquentation moyen entre un mardi et un vendredi, qui était de 7% avant la pandémie, est aujourd'hui de 17 % ! Autrement dit, la fréquentation a diminué certains jours, mais pas tous. Comme les transports publics sont dimensionnés sur la pointe (du mardi), la baisse de

fréquentation du vendredi ne permet pas de réaliser des économies substantielles, alors qu'elle diminue les recettes.

Il reste donc essentiel de lisser autant que possible cette pointe. Or, un télétravail partiel pourrait le permettre : *si je télétravaille de 8h30 à 10h puis rejoins mon bureau, j'évite l'heure de pointe, ce qui améliore mon confort mais soulage surtout les transports collectifs en heure de pointe.*

Le télétravail supposant déjà que l'employeur fasse confiance à l'employé quant à ses horaires de télétravail, une telle pratique ne devrait pas, sur le principe, poser de problème. Les échanges ont toutefois montré que si, pour une participante non soumise à l'obligation de badger, c'était déjà possible, en revanche ceux qui badgent sont confrontés au fait que le logiciel de badgeage ne prévoit pas ce cas de figure.

On peut donc d'ores et déjà recommander que ces logiciels, mais aussi les règles applicables au télétravail, soient adaptés pour permettre le télétravail partiel. On pourrait aussi imaginer que le badgeage soit supprimé, dès lors que l'employeur n'a pas de raison objective de surveiller davantage les horaires de travail de ses employés au bureau que lorsqu'ils sont en télétravail.

Ces évolutions permettraient aussi de résoudre un problème posé par les réunions en format mixte présentiel + visio : en effet, des réunions de ce type sont de plus en plus souvent programmées tôt le matin en partant du principe que les participants en visio n'ont pas de temps de trajet, posant des problèmes à ceux qui doivent venir au bureau pour le reste de la journée.

Le groupe suggère également de revisiter tous les mécanismes qui concourent à l'étalement urbain, notamment :
- déclaration fiscale aux frais réels fonction de la puissance fiscale des véhicules ;
- primes (« indemnités kilométriques ») versées par certains employeurs aux salariés qui viennent en voiture ; la CFDT indique que le montant de ces primes est souvent plus avantageux que le forfait mobilités durables (FMD) ;
- calcul du taux d'endettement pour un prêt immobilier : le budget transport devrait être pris en compte, et pas seulement le budget logement.

S'agissant de la déclaration fiscale, une première mesure pourrait être de fixer un barème unique, qui ne dépendrait plus de la puissance du véhicule. Cette mesure serait sans doute assez consensuelle, modulo le cas des familles : à vérifier lors de la séance n°2.

La suppression pure et simple de la possibilité de déduire ses frais réels de déplacement domicile-travail en voiture, suggérée par certains participants, serait sans doute moins consensuelle : à vérifier lors de la séance n°2.

Le groupe insiste sur le rôle des employeurs : instauration du FMD, réalisation d'un plan de mobilité (à bien articuler avec celui de l'autorité organisatrice de la mobilité) … Attention, la politique de réduction des déplacements professionnels de certaines entreprises ne doit pas se traduire par un allongement des déplacements domicile-travail.

Le groupe a insisté sur la gestion des temps.
L'employeur peut aussi décaler les horaires de travail pour soulager la pointe dans les transports – toutefois le groupe constate qu'il est difficile de motiver les employeurs à le faire car le bénéfice est pour la société plus que pour eux ; en outre les employeurs rechignent à faire évoluer leur organisation, alors qu'ils doivent déjà digérer les conséquences du télétravail. Par ailleurs l'expérience montre que même les salariés qui ont le choix des horaires ne décalent pas forcément leur trajet : les sciences cognitives peuvent être utiles pour comprendre ces freins comportementaux.

Le décalage des horaires des établissements scolaires réduirait la congestion aux abords des écoles, mais peut poser des problèmes d'organisation à certaines familles ayant des enfants scolarisés avec des horaires différents (notamment dans le cas évoqué où les horaires seraient différents selon les classes d'un même établissement).

Le groupe préconise d'œuvrer à la « ville des courtes distances », notamment en installant des services dans les gares – par exemple la boulangerie, que l'évolution urbaine des dernières décennies a remplacé par le supermarché : la baguette de pain y est moins chère mais mais il me faut 1€ d'essence *(et une voiture bien sûr)* pour aller la chercher ! *L'APVF qui n'a pas pu participer signale dans sa contribution l'existence du dispositif https://placedelagare.sncf/.*
Idéalement il faudrait permettre aux gens d'habiter à proximité de leur travail, en créant du logement et des services dans les grandes zones d'emploi par exemple.
L'employeur peut aussi les rapprocher de leur domicile s'il existe des emplois équivalents : la startup « 1km à pied » estime que le potentiel de relocalisation des salariés plus près de leur domicile à poste équivalent est important, *à l'échelle d'une grande entreprise ou administration ou d'une branche*. Les tiers-lieux et espaces de coworking ont également été évoqués ; une offre de services, culturelle, médicale, etc. pourrait y être couplée.

Afin de faciliter le report modal, il faudrait encourager les ménages qui renoncent à posséder une voiture – par exemple en instaurant une taxe sur la possession d'une voiture, comme il en existe dans certains pays européens.
Mais cela suppose qu'il existe des alternatives répondant à tous les besoins de déplacement y compris à des heures inhabituelles : avec l'automatisation des métros, peut-on envisager de les faire tourner H24 ? *sinon, comment développer l'autopartage ?*
De même, il faudrait travailler sur l'imaginaire collectif (la voiture, symbole de liberté…) – mais là aussi pas avant d'avoir mis en place les alternatives.

En synthèse, le groupe a identifié les leviers d'action suivants, dont les conditions de mise en œuvre pourront être étudiées à la prochaine session :

1. **étaler la pointe, en incitant les employeurs et établissements scolaires à décaler les horaires et à autoriser le télétravail partiel en cours de demi-journée**
2. **inciter les employeurs à promouvoir la mobilité durable : FMD (qui doit être supérieur à une éventuelle prime carburant), plan de mobilité – voire à rapprocher leurs employés de leur domicile**
3. **fixer un barème kilométrique unique, indépendant de la puissance du véhicule, voire supprimer la déclaration aux frais réel des déplacements domicile-travail**
4. **inciter les ménages à renoncer à la possession d'une voiture (fiscalité, extension de la prime à la conversion, développement de services d'autopartage…)**
5. **prendre en compte le budget transport dans le calcul du taux d'endettement pour un prêt immobilier**
6. **installer des services dans les gares et développer la mixité fonctionnelle des zones d'emplois (y créer du logement et des services)**

et en termes d'observation :

7. **suivre attentivement les impacts du télétravail sur les déplacements domicile-travail et en particulier l'augmentation de la mobilité longue distance (déménagements pour s'éloigner d'une métropole, changements d'emploi sans déménagement).**

Les leviers suivants seront approfondis lors du prochain atelier :

1. **étaler la pointe, en incitant les employeurs et établissements scolaires à décaler les horaires et à autoriser le télétravail partiel en cours de demi-journée**

2. **inciter les employeurs à promouvoir la mobilité durable : FMD (qui doit être supérieur à une éventuelle prime carburant), plan de mobilité – voire à rapprocher leurs employés de leur domicile**
3. **inciter les ménages à renoncer à la possession d'une voiture (fiscalité, extension de la prime à la conversion, développement de services d'autopartage…) et à se rapprocher de leur travail (par exemple en prenant en compte le budget transport dans le calcul du taux d'endettement pour un prêt immobilier)**
4. **installer des services dans les gares et développer la mixité fonctionnelle des zones d'emplois (y créer du logement et des services)**

2. Comment financer le développement des offres alternatives à la voiture (financement / fiscalité / tarification et billettique) ?

Le financement des transports publics est aujourd'hui financé à partir de 3 piliers (grosso modo à parts égales, même si la part de l'usager tend à diminuer) :

- Les employeurs via le versement mobilité (spécificité française, cet impôt est une ressource dynamique, mais pèse sur la compétitivité des entreprises),
- Les usagers, avec un impact du coût des titres de transport sur les recettes mais aussi la fréquentation,
- Les collectivités, sur leur budget général, qui est par nature contraint.

Leviers identifiés par le groupe de travail :

Levier n°1 : Optimisation des coûts d'investissement dans les transports en commun et dans leur exploitation.

Tout ce qui perturbe le fonctionnement des transports collectifs, tout ce qui allonge le tracé, tout ce qui augmente la durée du trajet, est dissuasif, et contribue à l'augmentation des coûts de fonctionnement, mais aussi l'augmentation du coût marginal à l'usager. Les modulations horaires de l'offre ET de la demande peuvent permettre d'optimiser les capacités offertes sur l'ensemble des heures et des jours de l'année.

Levier n°2 : Rééquilibrage des financements directs et indirects entre les modes de transport (en essayant de mieux intégrer les externalités) :

Les points suivants ont été évoqués : arrêter les projets de développement routiers et les aides aux carburants ; écotaxe PL et taxe carbone sur les carburants ; fin du financement indirect et des niches fiscales bénéficiant à l'automobile (indemnité km pour les déplacements professionnels, utilisation du barème kilométrique pour la déclaration de revenus aux frais réels ; dépenses employeurs pour les véhicules de fonctions et les parkings). Et à l'inverse, augmentation des aides au déploiement du covoiturage et à l'abandon de la voiture.

Levier n°3 : Développer la tarification solidaire (qui n'est pas encore mise en place partout), à la fois pour les transports en commun, mais aussi pour les solutions alternatives (covoiturage notamment). S'y ajoute la question du tarif unique. *Cette question étant traitée, et de manière plus large, dans l'atelier 3, la DGITM propose de ne pas la retenir ici.*

Autres leviers non retenus :

- Gratuité : clairement une mauvaise idée pour les participants à l'atelier sur le financement.
- Lutte contre la fraude : effet global considéré comme relativement négligeable (~10%) même si cela dépend fortement des réseaux.

D'autres pistes ont également été discutées, et montrent l'absence de consensus sur ces sujets :

- La mise en place de **péage urbain** : mesure très couteuse, avec des effets de bord qui peuvent être importants, alors qu'une politique de stationnement payant peut avoir des effets similaires à cout moindre. Au passage, **la question du fléchage des revenus du stationnement vers l'Autorité Organisatrice de la Mobilité a été soulevée.**

- **La valorisation des plus-values foncières** : très difficile à mettre en place, les quelques exemples connus à l'international se basent sur des cas où la puissance publique se place en opérateur foncier intégré. Cela représente des couts d'investissements considérables pour acquérir les terrains autour des gares.

Les leviers suivants seront approfondis lors du prochain atelier :

1. **Optimiser les coûts des transports en commun (investissement et exploitation)**
2. **Rééquilibrer les financements directs et indirects entre les modes de transport (en essayant de mieux intégrer les externalités, et en réduisant les incitations financières et fiscales favorisant la voiture individuelle)**
3. **Développer la tarification solidaire en y intégrant tous les modes alternatifs à la voiture**
4. **Flécher les revenus du stationnement vers les Autorités Organisatrices de la Mobilité**

3. Quelle gouvernance pour coordonner ces offres alternatives (compétences des différentes collectivités, outils de coopération…) ?

En préalable, il convient de rappeler le système de gouvernance actuelle ainsi que quelques éléments de bilan de la mise en œuvre du volet gouvernance de la Loi d'orientation des mobilités, comme demandé par les participants à l'atelier.

En matière d'autorité organisatrice de la mobilité, la loi d'orientation des mobilités consacre l'organisation des mobilités **à deux niveaux, autour du couple région - intercommunalité** :

- **AOM régionale « échelon du maillage »**. Compétente pour tous les services qui dépassent le périmètre d'une AOM (TER, cars interurbains, transports scolaires…) ;
- **AOM « échelon de proximité »** compétente pour tous les services de mobilité dans son périmètre (Ressort Territorial = RT) ;
- … ET une **coordination** de ces acteurs à l'échelle de chaque **bassin de mobilité (= plusieurs AOM, périmètre défini par la région)** qui se traduit par un contrat opérationnel de mobilité. L'initiative de cette coordination est dévolue aux régions, cheffes de file de la mobilité ;
- Un dialogue renforcé est mis en place par chaque AOM et région via un **comité des partenaires** associant nécessairement des représentants d'usagers/d'habitants et des employeurs du territoire.

NB : Ce système de gouvernance a remplacé l'organisation par mode instituée par la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs, de 1982 : aux régions les services ferroviaires, aux départements les cars non urbains et scolaires, au bloc communal les bus).

Ainsi, compétentes toutes deux pour développer différents types de services de mobilité, **AOMR et AOM ont vocation à agir, chacune à leur échelle, en coordination et en complémentarité.**

Pour les territoires ruraux, les communautés de communes (CC) avaient ainsi jusqu'au **31 mars** pour se positionner en tant qu'AOM locale, à défaut la région assure le rôle d'AOM locale.

A ce jour,

- 53% des CC ont fait le choix de prendre la compétence à l'issue de l'échéance fixée par la LOM. On observe une différenciation régionale très nette, le choix des CC dépendant beaucoup du positionnement de chaque région ;

- Sur le volet coopération, environ la moitié des régions (BFC, HDF, CVDL, Normandie, PDL, NA) ont cartographié leurs bassins de mobilités. Aucun contrat opérationnel n'a encore été signé.
- Selon une enquête d'Intercommunalités de France de juin 2022, 20% des AOM ont mis en place un comité des partenaires.

Si la compétence d'AOM est essentielle pour la définition d'une politique de mobilité et la mise en place de services de transport et de mobilité, d'autres compétences permettent aux collectivités d'agir. En particulier :

- La compétence voirie : partagée entre le niveau communal, intercommunal et départemental selon le type de voirie et le type d'intercommunalité (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, communauté de communes). Cette compétence permet par exemple de développer des itinéraires cyclables. Elle permet également de définir la tarification du stationnement payant ;
- La police de circulation et de stationnement : cette compétence, attachée au pouvoir du maire, permet de réguler la circulation et le stationnement. En particulier, elle permet de mettre en place des zones 30 ou des zones à trafic limité, de réserver des places de stationnement sur l'espace public, et de mettre en place une ZFE-m (zone à faibles émissions mobilité). Elle peut être transférée au président de l'intercommunalité.

Le sujet de la gouvernance se révèle important car en pratique, les flux de mobilités ne correspondent pas aux limites administratives (géographiques) des collectivités. Il y a un enjeu à rendre la coopération efficiente de manière à garantir à l'usager un parcours sans couture.

L'atelier a permis de faire émerger plusieurs leviers en matière de gouvernance :

<u>Enjeu 1 : Mettre en œuvre de manière effective le dispositif de gouvernance de la LOM</u>

Les participants s'accordent sur la pertinence du schéma de gouvernance proposé par la LOM. Toutefois, sa mise en place n'a pas été facilitée par le contexte : crise sanitaire et renouvellement des exécutifs locaux et régionaux. Par ailleurs, les dispositions de la LOM n'ont pas toujours été comprises, en particulier la répartition à terme des compétences entre région et CC sur les services réguliers et scolaires.

  - Pour les territoires ruraux (CC), la compétence d'AOM « rurale » est à inventer et les services à développer (voir atelier 4 - solutions de mobilité dans les territoires ruraux et périurbains).

- Proposition (législative) : rouvrir aux communautés de communes la possibilité de se saisir de la compétence d'AOM ; par exemple leur donner un an, avec une date butoir nationale, pour se saisir de la compétence au-delà des possibilités de reprise existantes (fusion/scission, création d'un syndicat mixte, PETR – pôle d'équilibre territorial et rural, pôle métropolitain AOM ou adhésion à une telle structure).
- Proposition (législative) : permettre à la CC de reprendre la compétence d'AOM si la région en est d'accord.

Il sera nécessaire que cette réouverture soit accompagnée, pour que les parties prenantes comprennent mieux le rôle des AOM régionale et locales et que le cadre d'action/ de compétence de chacun soit clarifié, en particulier sur le transport scolaire.

  - Le comité des partenaires apparait comme un outil pertinent pour travailler avec les habitants sur l'offre de mobilité de proximité.

Ces comités doivent donc être mis en place. Reste la question de la représentativité de ses membres et la meilleure manière de les associer.

  - S'agissant des contrats opérationnels de mobilité, l'outil est intéressant mais aucune région ne l'a encore mis en œuvre

- Proposition (législative) : introduire une date butoir pour leur élaboration.

Les échanges ont porté sur le rôle précis de ces contrats et un cadre davantage prescriptif quant à leur contenu. Pour la majorité des participants, le rôle de ces contrats est d'analyser les besoins de mobilité à l'échelle des bassins de mobilités.

Leur contenu mériterait pour certains participants d'être plus encadré, notamment au sujet du développement d'une offre entre centre/périphérie des agglomérations, en particulier sur les bassins de mobilité impactés par une ZFE-m.

NB : selon certains participants, les départements, qui ne sont certes plus des autorités organisatrices depuis la loi Notre, continuent à jouer un rôle essentiel au titre de leurs compétences voirie, sociale et aussi de l'ingénierie qu'elles peuvent apporter pour développer des solutions de mobilité.

<u>Enjeu 2 : Favoriser la mise en place d'un titre de transport unique</u>

Au-delà de l'offre de mobilité à développer, le report modal en particulier vers les transports collectifs sera facilité par l'existence d'un billet unique.

Ce sujet soulève la question d'une part de la tarification et d'autre part de la billettique.

Il n'y a pas consensus pour imposer nationalement une tarification homogène à l'échelle nationale, d'autant plus que les citoyens peuvent comprendre qu'un ticket de bus ne coûte pas le même prix dans telle ou telle ville.

L'enjeu est davantage d'unifier la billettique afin de faciliter la circulation sur les différents réseaux. La question du niveau adéquat pour ce billet unique (régional ou national) n'a pas été tranchée.

<u>Enjeu 3 : Mettre en place une gouvernance locale responsabilisée sur le développement de l'offre de mobilité à l'échelle des ZFE-M</u>

L'enjeu des ZFE-M est pour les participants tout autant de développer une offre alternative (transport collectif, mobilité partagée, mobilité active) à la voiture (polluante) que de réguler cette dernière.

Il faut créer un récit positif sur les ZFE-m et dans le débat national sur leur mise en œuvre. C'est une opportunité pour faire évoluer nos mobilités et développer une offre alternative. Certains participants proposent ainsi que soit adossée à la mise en place des ZFE-m des objectifs de développement de l'offre qui, s'ils ne sont pas atteints, empêcheraient la collectivité d'instaurer une ZFE-m.

Une gouvernance adaptée doit être mise en place à l'échelle des ZFE-m pour minimiser leur impact sur les habitants (publics vulnérables) et les territoires (yc ceux qui ne sont pas dans la ZFE-m).

<u>Enjeu 4 : mettre en place un régime incitatif afin de développer des solutions alternatives à la voiture individuelle</u>

Il faut que la collectivité en compétence/en responsabilité soit en capacité d'agir. Se pose alors la question des moyens dont disposent les collectivités pour développer des offres alternatives.

Pour les communautés de communes, la LOM n'a pas prévu de moyens spécifiques associés à la prise de la compétence d'AOM ; dès lors les CC sont limitées dans leurs initiatives et leur capacité à agir.

Cette question étant traitée, et de manière plus large, dans l'atelier 2, la DGITM propose de ne pas la retenir ici.

Les leviers suivants seront approfondis lors du prochain atelier :

1. **Mettre en œuvre de manière effective le dispositif de gouvernance de la LOM**
2. **Définir les produits de sortie attendus d'un « titre unique » et étudier les modalités de sa mise en œuvre**
3. **Mettre en place une gouvernance locale responsabilisée sur le développement de l'offre de mobilité à l'échelle des ZFE-M**

4. **<u>Quelles solutions en zones périurbaines et rurales (RER métropolitains et lignes fines de desserte du territoire, cars express, covoiturage, parcs-relais, transport à la demande, transport d'utilité sociale…) ?</u>**

Ce groupe, qui a attiré de nombreux participants, s'est concentré sur les déplacements en zones périurbaines et rurales.

Ces déplacements présentent un potentiel de décarbonation très fort (20% des émissions de GES se font en milieu rural, 80% dans l'aire urbaine mais parmi eux seulement 2% dans les centres urbains).

Le constat est que malgré quelques bonnes expériences, on peine à trouver une solution structurelle pour décarboner ces déplacements. C'est notamment lié à des questions de gouvernance (cf. atelier dédié) : échelle intercommunale trop petite / échelle régionale trop grande / rôle essentiel du département comme gestionnaire de voirie. Le cadre de la LOM est apparu suffisant au groupe, mais il convient d'accélérer sa mise en place (notamment les contrats opérationnels de mobilité).

Le groupe s'est accordé sur l'importance, pour ces déplacements, d'avoir une approche systémique qui répond à la question de la mobilité de porte à porte.

Sur l'utilisation des modes, il en ressort les orientations suivantes :

- Utiliser le ferroviaire, le mode le plus efficace d'un point de vue énergétique et le moins émetteur de GES, comme ossature pour les déplacements massifs. A cet égard les annonces du Président de la République sur les RER métropolitains ont été relevées par le groupe ;
- Utiliser le réseau routier, qui présente l'avantage d'avoir une grande capacité de desserte fine des territoires, pour développer :
    - Des lignes cadencées d'autocars en complément du ferroviaire sur les trajets les plus mutualisables, notamment les rabattements d'une ville moyenne vers une métropole, entre villes moyennes ou entre une petite ville et une ville moyenne. L'exemple de Madrid, qui dispose de 350 lignes de ce type, a été cité ;
    - L'usage du covoiturage sur les trajets moins mutualisables.

L'enjeu de la visibilité de l'offre et de l'information voyageur a également été mis en avant. Selon un sondage Opinionway, 81% des Français considèrent ne pas avoir assez d'information sur l'offre de transports collectifs. Le groupe a fait le constat que malgré l'ouverture des données publiques de transport suite à la LOM, on manque encore de plateformes intégratrices utilisant ces données pour fournir une information multimodale de porte à porte. Enfin, s'agissant du covoiturage, il existe un enjeu spécifique de mise en relation de l'offre et de la demande.

Dans une logique systémique, le groupe a également mis l'accent sur l'importance de soigner les points de connexion. Il ne s'agit pas seulement de développer les parkings relais et les aires

de covoiturage, mais aussi tout simplement de soigner les arrêts d'autocar en bord de route départementale, souvent peu visibles, peu attractifs pour une longue attente, voire peu sécurisés.

A bord également, il s'agit de rendre désirable l'expérience pour transformer le temps subi en temps choisi. La fréquence et la fiabilité des horaires, la disponibilité de places assises, d'une connexion wifi, de chauffage et de climatisation sont apparus essentiels au groupe pour susciter l'adhésion.

Enfin, s'agissant du financement des services comme des infrastructures, le groupe a identifié une difficulté spécifique au périurbain et au rural, le versement mobilité restant largement utilisé pour les besoins des réseaux urbains.

Les leviers suivants seront approfondis lors du prochain atelier :

1. **Développer les RER métropolitains, en veillant au confort à bord**
2. **Développer des lignes cadencées d'autocars en complément du ferroviaire pour les rabattements d'une ville moyenne vers une métropole, entre villes moyennes ou entre une petite ville et une ville moyenne, en veillant au confort à bord et aux arrêts**
3. **Accélérer le développement du covoiturage, en facilitant notamment la mise en relation de l'offre et de la demande**
4. **Soigner les points de connexion (parkings relais, arrêts d'autocars, aires de covoiturage…)**
5. **Développer une information multimodale de porte à porte**

5. **<u>Quelles solutions en ville (place de la voiture; concurrence entre modes actifs et transports collectifs…) ?</u>**

Problématiques identifiées

Alors que les déplacements en ville sont généralement de courte distance, la place de l'automobile reste prépondérante tant en terme de surface occupée que de part modale, avec tous les désagréments qui lui sont liés : émissions de polluants, de GES, nuisances sonores, visuelles, accidents, accaparement de l'espace public… d'un autre côté les espaces dévolus aux piétons et cyclistes restent très contraints.

L'espace public est contraint en ville et il apparait difficile d'affecter à chaque mode de déplacement un espace dédié. Deux solutions sont dès lors envisageables : la spécialisation des rues et leur réservation à certains modes, ou bien la cohabitation. A Paris, la vitesse commerciale des transports collectifs est pénalisée par la mixité avec les vélos/piétons, et les chauffeurs de bus sont exaspérés par la situation.

Si les pratiques de mobilité évoluent ces dernières années dans les grandes villes, ce n'est pas le cas dans les villes moyennes, où la voiture est omniprésente et les solutions de mobilités alternatives peu nombreuses.

L'automobile reste à court terme un impondérable pour des trajets extra-urbains, ou certains besoins.

Le développement de la voiture électrique est une opportunité à condition qu'il s'agisse de véhicules de gabarit modeste. En effet, au-delà de la suppression des émissions de particules à l'échappement, il s'agit d'obtenir des gains sur la consommation d'énergie, le bilan carbone complet, la consommation d'espace public, la gravité des accidents… Les véhicules dits intermédiaires (entre le vélo et la voiture) sont de ce point de vue intéressants.

La mobilité en ville revêt également un enjeu d'inclusion sociale, des personnes à mobilité réduite comme des personnes aux faibles revenus. L'autopartage et le covoiturage, en plus d'optimiser l'usage des véhicules, permettent un partage de leur coût d'utilisation (~5000€/an/véhicule).

Un mélange d'incitations et d'obligations aux changements de pratique doit être mis en œuvre. Les exemples du développement du vélo à Séville ou Valence montrent qu'une politique volontariste et courageuse permet d'obtenir des résultats probants.

Leviers d'actions

Sur l'aménagement de l'espace public

Généraliser la limitation de vitesse à 30km/h en ville, pour rendre la voiture moins attractive et faciliter la cohabitation avec des modes plus lents (piétons, vélos, trottinettes…).

Généraliser la mise en place de plans piétons et de plans vélos par les collectivités locales, afin qu'en tout point du territoire, des solutions adéquates soient planifiées.

Affecter des rues à certains modes en priorité ou uniquement (vélorues, voies bus…).

Etudier l'affectation dynamique de la voirie, à certains moments de la journée (par exemple fermer une rue d'école à la circulation automobile lors des entrées/sortie des élèves).

Mettre en œuvre un accompagnement (financier, expertise, moyens humains) pour accompagner les collectivités dans ces actions, lorsqu'elles en ont besoin.

Sur la place de l'automobile

Réduire la taille et le poids des véhicules automobiles.

Encourager le développement des véhicules dits intermédiaires (entre le vélo et la voiture).

Installer des bornes de recharge « lente », pour inciter à l'utilisation de véhicules à faible consommation électrique.

Sur l'inclusion sociale

Créer des offres de leasing (à prix acceptable pour les faibles revenus) pour du vélo, du vélo cargo et des véhicules intermédiaires.

Autres

Inciter les employeurs et écoles à adapter les modalités de travail : notamment le télétravail et le lissage des heures de pointe.
Cette question étant traitée, et de manière plus large, dans l'atelier 1, la DGITM propose de ne pas la retenir ici.

Les leviers suivants seront approfondis lors du prochain atelier :

1. **Réguler la place de l'automobile dans l'espace public en ville**
2. **Inciter/obliger les collectivités à mettre en œuvre des plans vélo et/ou piétons**
3. **Inciter à l'utilisation de véhicules automobiles plus sobres, et partagés**
4. **Accompagner les publics vulnérables**