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°2 du 11 janvier 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 11 janvier à la Tour Sequoia à Paris – la Défense. Par rapport à la séance précédente, on a pu constater un renouvellement assez important des participants.

L'objectif de cette deuxième séance était d'approfondir les leviers prioritaires identifiés lors de la première séance, et notamment les conditions de leur mise en œuvre, au moyens de groupes de travail (un sur chacun des 5 thèmes ci-après, comme lors de la première séance).

Chaque groupe de travail a bénéficié de l'appui d'un animateur (commissaire-enquêteur) et d'un rapporteur de l'administration (DGITM). Les travaux de ces groupes de travail pendant 1h30 ont donné lieu à une restitution collective.

Ce compte-rendu pour chaque thème les propositions de leviers remontés dans le cadre des travaux du Conseil national de la Refondation.

1. Comment maîtriser la demande de déplacements ?

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

Levier 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

Un exemple cité par un participant montre que « quand on veut, on peut ». Une banque à Milan avait construit un grand bâtiment avec une porte trop étroite : pour mettre fin à la queue qui se formait tous les matins, il a bien fallu espacer les arrivées des employés…

De même lors des jeux olympiques de Londres, tous les acteurs se sont mis en réseau pour réduire la demande hors JO, et cela s'est avéré efficace.

L'ancien maire de Juvisy présent en plénière a également témoigné sur la mise en place d'horaires différenciés dans les écoles primaires pour décongestionner la ville.

Le groupe souligne que l'impact d'un décalage des horaires scolaires est plus grand lorsqu'il touche des élèves accompagnés par leurs parents, car il décale aussi leurs horaires, contrairement au décalage horaire d'un lycée. Il préconise de **développer les solutions de garde d'enfants, notamment le matin**, pour accompagner un tel décalage horaire et faciliter son acceptation. Il s'est posé la question d'une **incitation financière aux employeurs** à décaler leurs horaires. L'AOM pourrait à son niveau **moduler les tarifs** pour inciter les usagers à utiliser les transports en commun en dehors de l'heure de pointe.

Un abonnement moins cher mais utilisable uniquement en dehors de l'hyperpointe serait une incitation pour l'employeur puisque celui-ci a l'obligation de prendre en charge 50% de son coût.

S'agissant du télétravail partiel en cours de demi-journée, les représentants des employeurs n'y sont pas opposés mais souhaitent que le choix soit laissé aux entreprises. Sur un plan pratique, le groupe constate que la solution la plus simple pour le permettre est le **forfait en jours**. Cette formule mériterait donc d'être encouragée, notamment pour les employeurs qui ont pu vérifier à l'occasion de la pandémie la capacité de leurs salariés à gérer leur temps lorsqu'ils sont en télétravail.

D'une manière générale, le groupe recommande aux employeurs de **donner de la flexibilité à leurs employés**. Une **information temps réel sur la saturation des transports publics** leur permettrait d'ajuster leurs horaires pour l'éviter dans la mesure du possible.

Levier 2 : inciter les employeurs à promouvoir la mobilité durable : FMD[1] (qui doit être supérieur à une éventuelle prime carburant), plan de mobilité – voire à rapprocher leurs employés de leur domicile
Les représentants des employeurs insistent pour que le FMD reste facultatif ; son coût reste le premier frein pour l'employeur, selon le baromètre FMD.

Leviers 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)
Le groupe propose de **réduire, voire supprimer les droits de mutation sur la résidence principale**, pour faciliter le déménagement en vue de se rapprocher de son lieu de travail. Un examen plus fréquent de l'adéquation entre logements sociaux et besoins des occupants favoriserait la mobilité au sein du parc social et donc, entre autres, le rapprochement du lieu de travail.

Pôle emploi pourrait jouer un rôle dans ce domaine, par exemple en favorisant le covoiturage entre les zones dépourvues d'emplois et celles disposant d'emplois non pourvus. **Action Logement** pourrait produire davantage de logement à proximité immédiate des emplois, et aider les salariés à se rapprocher de leur lieu de travail[2]. Il faudrait aussi parvenir à surmonter certains freins culturels : les Français sont en effet plus réticents à habiter en zone urbaine dense que les Espagnols par exemple. Le travail du conjoint est aussi un obstacle à un rapprochement du lieu de travail.

Le groupe constate qu'imposer aux employeurs de recruter à proximité constituerait une discrimination à l'embauche.

Pour inciter les ménages à renoncer à une voiture notamment quand ils en ont deux, il est important de leur proposer des alternatives, y compris la possibilité de récupérer une voiture lorsqu'il n'y a pas de meilleure solution. De ce point de vue, le groupe souligne l'intérêt de **développer l'autopartage**.

Plutôt que d'acheter des véhicules pour constituer de telles flottes[3], on pourrait s'appuyer sur des **flottes d'entreprises et administrations volontaires**, qui les mettraient à disposition des habitants en dehors des heures ouvrables, moyennant une participation financière modique. Cela suppose néanmoins de résoudre les éventuels problèmes concernant leur assurance par exemple.

Levier 4 : installer des services dans les gares et développer la mixité fonctionnelle des zones d'emplois (y créer du logement et des services)
Le groupe observe que dans les gares, les collectivités locales n'ont pas la main sur les commerces, c'est la SNCF : attention à ne pas concurrencer les commerces du centre-ville. Par contre il recommande de **revitaliser les friches ferroviaires**.

Développer la mixité fonctionnelle des zones d'emploi relève des collectivités territoriales compétentes en urbanisme.

L'espace autour des gares est convoité à la fois par les périurbains (usagers P+R) qui souhaitent pouvoir stationner leur voiture au plus près, et par les habitants potentiels. On peut déplorer que certaines gares ne soient entourées que de parkings. Une politique foncière et urbanistique volontariste permettrait de rendre ces espaces accessibles à tous.

---

[1] *Forfait Mobilités Durables*
[2] *Saluons de ce point de vue l'aide au déménagement mise en place par Action Logement… mais qui, victime de son succès, n'est plus disponible. Cela montre à la fois qu'il y a un vrai besoin, et qu'il est nécessaire de mettre en place des dispositifs d'aide plus ambitieux.*
[3] *Au vu de l'échec d'Autolib on peut s'interroger sur la capacité de services d'autopartage à trouver un modèle économique sans subventions massives*

2. Comment financer le développement des offres alternatives à la voiture ?

Mots clés : financement, fiscalité, tarification et billettique

Levier n°1 : Optimiser les coûts d'investissement et de fonctionnement des transports en commun

Les propositions du groupe se focalisent sur l'exploitation (les marges de manœuvre semblent moindres sur l'investissement). 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. Le meilleur levier identifié est celui des **transports en commun en site propre** (grâce au gain de temps en exploitation). L'UTP mentionne qu'un gain de 3 km/h sur la vitesse d'un bus sur une ligne de 12 km permet de gagner 300 k€. Un autre levier est celui de **la vente à bord à réduire/arrêter**, car elle fait perdre du temps d'exploitation.

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. Le groupe mentionne cependant que l'adaptation de l'offre horaire peut aussi amener de la complexité et donc des coûts supplémentaires (plusieurs parcs et ateliers de maintenance).

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

Les points suivants avaient été évoqués lors du premier atelier : 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.

Les participants au deuxième atelier confirment la vision que pour une entreprise, la voiture de fonction représente un avantage fiscal très intéressant[4]. Les participants proposent également la suppression du barème en chevaux fiscaux pour la déclaration d'impôt aux frais réels. Il serait utile d'avoir une information claire et transparente sur le coût pour l'État des avantages fiscaux pour les particuliers et les entreprises (dans le Projet de Loi Finances pour 2022, la ligne sur la taxe des véhicules de société est à 0). De manière similaire, l'avantage en nature des places de stationnement n'est pas fiscalisé. La possibilité de stationner gratuitement (et a fortiori les places de stationnement réservées) constitue une incitation à l'utilisation de la voiture. Les participants évoquent la possibilité de taxer les entreprises selon le nombre de places de stationnement via la taxe foncière.

Les participants relèvent l'intérêt d'une taxe carbone et la difficulté de la mettre en place, nécessitant probablement des rééquilibrages sur l'ensemble du système fiscal pour en améliorer son acceptabilité.

---

[4] *Début 2022, la taxe sur les véhicules de société (TVS) a été décomposée en deux taxes distinctes : la première en fonction du niveau d'émission de CO_2 (par exemple 192 ou 600 € par an pour un véhicule qui émet 120 ou 150 gCo2/km respectivement), et une deuxième taxe annuelle relative aux émissions de polluants atmosphériques selon l'ancienneté du véhicule (par exemple 600 € pour les plus vieux véhicules au gazole, et 70 € pour les plus vieux véhicules essence). À noter qu'il existe un abattement de 15 000 € sur le montant total de la taxe due au titre des véhicules possédés ou loués par les salariés ou dirigeants. Il existe également un pourcentage multiplicatif déterminé en fonction de la distance parcourue sur l'année qui est par exemple de 0% de 0 à 15 000 km, et 25% de 15 000 à 25 000 km.*
Sources : https://www.impots.gouv.fr/professionnel/questions/comment-declarer-et-payer-ma-taxe-sur-les-vehicules-de-societes-tvs
https://www.impots.gouv.fr/sites/default/files/formulaires/2855-sd/2021/2855-sd_3613.pdf

D'autres suggestions ont également été faites comme réduire (ou rendre payants) certains stationnements gratuits par exemple dans les hypermarchés ou multiplexes.

Levier n°3 : Développer la tarification solidaire en y intégrant tous les modes alternatifs à la voiture (covoiturage notamment). S'y ajoute la question du tarif unique, mais cette question est traitée dans l'atelier 3.

Si elle est plus difficile à mettre en place à cause du traitement des dossiers (basé sur le quotient familial), l'UTP et le GART rappellent que la tarification solidaire est cependant plus juste que la tarification sociale basée sur le statut (caissière à mi-temps versus cadre supérieur en recherche d'emploi…). Le groupe converge sur ce point, mais sans abandonner complétement la tarification sociale au profit de la tarification solidaire : les deux doivent pouvoir coexister. Si la tarification sociale (i.e. au statut) n'existe plus, que faire pour éviter que les jeunes se retrouvent sans aide lorsqu'ils sont en rupture avec leur famille (exemple du jeune non détaché du foyer fiscal et qui serait donc considéré avec des revenus plus élevés qu'en réalité) ? Une solution proposée est de garder un lien fort avec les centres d'action sociale. Pour les jeunes, la représentante du forum national de la jeunesse demande de conserver un tarif préférentiel fixé en fonction de l'âge.

Le groupe évoque également l'idée d'avoir un guichet unique couplé à d'autres prestations sociales. *Ceci suppose que l'AOM se rapproche des distributeurs de ces prestations (les départements notamment). Le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, que la LOM demande aux régions d'élaborer conjointement avec les départements, peut en être l'occasion.*

Enfin concernant la gratuité, il s'agit généralement d'une mauvaise idée pour les participants à l'atelier sur le financement, même si cela peut avoir du sens sur les petits réseaux où les coûts de distribution (et des éventuels contrôles) sont du même ordre de grandeur que les recettes.

Levier n°4 : Flécher les revenus du stationnement vers les Autorités Organisatrices de la Mobilité

Il est rappelé que la voirie et le pouvoir de police associé sont une compétence des maires, et qu'il est peu probable qu'ils acceptent de s'en défaire, même avec un système de compensation venant des AOM.

D'autres pistes ont été évoquées : la verbalisation du stationnement pourrait être étendue aux aires de livraison et autres espaces publics comme ceux dédiés aux recharges des véhicules électriques. Dans tous les cas, il faut que la verbalisation coute plus cher que le stationnement. Plus largement, la tarification de l'espace public est un champ de développement à approfondir, dans lequel le privé a aussi un rôle à jouer.

À court terme, ont également été évoquées **les recettes des amendes liées aux Zones à Faible Émissions Mobilité**.

Levier n°5 : Lutter contre la fraude

Les participants ont souhaité revenir sur l'enjeu de la **fraude** : 600 M€ échappent aux transports publics, notamment en raison de fraudeurs qui ne s'acquittent pas de leurs amendes, car leur pièce d'identité n'est pas à la bonne adresse. Cela peut sembler négligeable, mais dépend fortement des réseaux (autour de 10% en moyenne, mais 20% des revenus sur certains réseaux). En 2016, la loi a ouvert la possibilité aux exploitant de vérifier les adresses des contrevenants grâce aux fichiers fiabilisés de l'administration, via une personne morale unique qui n'est toujours pas en place ; le Conseil d'Etat a estimé qu'un organisme privé, l'UTP, ne pouvait pas administrer cette plateforme, et l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions) ne semble pas disposée à s'y substituer.

L'État a un rôle déterminant à jouer en permettant l'accès des contrôleurs à une base des données des adresses vérifiées comme celle qui est hébergée à l'ANTAI dans le cadre des

Amendes Forfaitaires Délictuelles (AFD). L'ANTAI gère les amendes liées au contrôle sanction automatisé, au forfait de post-stationnement (FPS), mais aussi depuis peu, liée à l'usage de stupéfiants, ou encore l'occupation illicite de terrain ou de partie d'immeuble.

Afin de limiter la fraude, il est rappelé que la mise en place d'un système de tourniquets ou équivalent a fait ses preuves pour les transports publics qui s'y prêtent.

Enfin, afin d'**optimiser les contrôles**, il existe également de nouvelles solutions à mettre en place pour faire le lien entre le nombre de passagers qui montent (à l'aide de capteurs) et les données de validation. La différence entre les deux permet d'identifier les lignes où il vaut mieux envoyer les contrôleurs.

Levier n°6 : baisse de la TVA sur les transports publics
Le groupe a identifié un levier supplémentaire, qui consiste à baisser la TVA sur les transports publics (comme c'était d'ailleurs le cas par le passé). Plusieurs situations sont possibles : dans le cas du maintien du prix du billet, la différence revient à l'AOM qui améliore ainsi son modèle économique. L'AOM peut également décider d'en faire bénéficier les usagers (totalement ou partiellement).

3. Quelle gouvernance pour coordonner ces offres alternatives ?

Mots clés : compétences des différentes collectivités, outils de coopération

Levier 1 : Mettre en œuvre de manière effective le dispositif de gouvernance de la LOM
Sur la mise en œuvre du schéma de gouvernance LOM et des outils de coordination, les échanges ont permis d'identifier deux facteurs de réussite à une réouverture du schéma de gouvernance prévu par la LOM pour les communautés de communes :

- Clarifier la répartition des compétences sur ces territoires entre les AOM régionale et locale, en particulier pour les services de transports réguliers et scolaires. Aujourd'hui, un flottement existe et le maintien de certaines lignes régulières, scolaires existantes est mis en débat au regard de cette nouvelle gouvernance. En complément, mieux préparer les territoires à toute évolution législative en expliquant bien les tenants et aboutissants de la prise de compétence pour les communautés de communes.
- Préciser le modèle économique des solutions de mobilité de proximité dans les territoires ruraux et doter les territoires compétents des ressources (financières et en ingénierie) pour y répondre.

Levier 2 : Définir les produits de sortie attendus d'un « titre unique » et étudier les modalités de sa mise en œuvre
Les participants confirment l'enjeu d'un titre interopérable plutôt qu'un enjeu de tarification unique. L'exemple allemand est à ce titre intéressant avec la création d'un billet unique, simple et lisible. Pour autant, le bilan est mitigé dès lors que les trajets supplémentaires ont été essentiellement faits par des publics qui utilisaient déjà les TC et que l'augmentation de la demande sur certaines lignes a pu créer une tension faute de capacité à proposer une offre supplémentaire pour y faire face.

L'enjeu du titre unique est :

- celui des occasionnels des transports collectifs au regard des exemples listés par les participants (déplacement Paris - province, touristes…) ;
- sur l'ensemble de la chaine de déplacement (stationnement, transport collectif, …) afin d'unifier plusieurs actes de paiement ;
- pour les participants, la simplification résiderait dans le paiement à l'usage : un support rechargeable avec un montant donné permettant de payer en fonction du nombre de km parcourus ou du trajet réalisé.

Le développement de la vente dématérialisée à bord des bus pendant la pandémie a mis en évidence la simplification de la billettique via le recours à la carte bancaire (d'autres dispositifs ont été mis en place). Ce retour d'expérience a été l'occasion de pointer le sujet des publics précaires qui ne disposent pas de carte bancaire. Ce point doit être pris en considération.

Enfin, il a été également question de :

- La lisibilité de l'offre tarifaire. Il serait pertinent de réfléchir à une harmonisation afin que les grilles tarifaires, leur présentation soit similaires d'un territoire à un autre. Plusieurs idées sont évoquées :
    - Une plateforme nationale recensant l'offre tarifaire pour un occasionnel c'est-à-dire un site ou on puisse avoir l'information pour acheter un ticket de bus, et ce quel que soit le réseau.
    - Un ticket unique offrant le même service partout en France et mis en place par chaque AOM. Par exemple, que chaque AOM puisse disposer d'un ticket occasionnel de bus à X€ pour Ytrajets/Zheures. Dans un second temps, que ce même ticket puisse être utilisé quel que soit le réseau.
- L'élargissement aux services nationaux des dispositions de l'article 28 LOM :
    - Les travaux concernant la réglementation MDMS au niveau européen questionnent sur le périmètre de l'article 28 de la Loi d'Orientation des Mobilités et la possibilité, pour un Service Numérique Multimodal, de vendre des titres de transport d'un tiers ;
    - Il est précisé que l'article 28 de la LOM fait référence uniquement aux **transports locaux** (territoire d'une AOM) et permet à un SNM de délivrer, de droit, les produits tarifaires des opérateurs de mobilité présents sur le territoire en appliquant leurs conditions de tarification et réservation. La vente des produits tarifaires est effectuée selon un contrat conclu entre le SNM et le gestionnaire de chacun des services ; **les conditions doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées**.
- L'information voyageurs : pour amener des usagers occasionnels à recourir davantage aux transports publics, l'information voyageurs est essentielle ; que ce soit pour les grilles tarifaires mais également pour les horaires.

Levier 3 : Mettre en place une gouvernance locale responsabilisée sur le développement de l'offre de mobilité à l'échelle des ZFE-m

Pour les participants, le développement de l'offre de mobilité constitue autant un facteur d'acceptabilité des ZFE-m qu'une opportunité de faire évoluer les comportements de mobilité. Offrir un bouquet de services de mobilité au sein de la ZFE-m ne pose pas de difficulté à ce jour : l'offre est déjà importante dans les cœurs d'agglomération, et les comportements évoluent déjà. Les participants conviennent donc que l'enjeu consiste à développer l'offre de mobilité dans les territoires périphériques. Cet enjeu est de taille. À titre d'exemple, la métropole de Lyon voit entrer chaque matin sur son territoire 250 000 voitures de non-résidents (Coldefy, 2020). Sur ce point, le groupe relève plusieurs freins :

- En matière de compétences, la métropole n'a pas la compétence pour agir en dehors de son périmètre, les collectivités limitrophes sont multiples et pas nécessairement toujours outillées voire même compétente dans le domaine de la mobilité (ex : communautés de communes). En matière de gouvernance, et c'est un frein corollaire au point précédent, aucun dispositif de gouvernance à l'échelle du bassin de vie ne permet aux territoires de s'organiser pour penser ces services.
- En matière de financement, les AOM disposent d'un modèle économique fragile qui ne permet pas de dégager des marges de manœuvre complémentaires pour financer une offre dans ces périphéries.
- Au-delà de l'investissement, il faudra également penser à la gouvernance et au financement en phase d'exploitation de ces services périurbains.

Le rôle des régions en tant qu'AO et/ou de chef de file a été peu évoqué par les participants en dépit de leur chef de filât de l'intermodalité et de leur compétence pour l'interurbain (services en dehors du périmètre de l'AOM). Les participants font le constat d'absence d'initiatives de leur part sur ces aspects, ces questions étant davantage soulevées à l'échelle intercommunale.

Ce constat d'absence de coopération, d'outils de gouvernance et de projets à l'échelle du bassin de vie est généralisable à d'autres territoires et nécessite d'y répondre au regard des enjeux de déplacements longs de la mobilité quotidienne. En effet, les déplacements longs de la mobilité quotidienne croissent fortement et sont désormais majoritaires. Parmi ces déplacements, les déplacements vers le travail sont les plus dynamiques, avec une croissance de 37 % dans la décennie 2010. Les migrations à plus de 20 kilomètres concernent environ le tiers des actifs. Elles concernent un peu plus les cadres et les professions intermédiaires, mais aussi les ouvriers, avec des employés en retrait. Elles pèsent plus de 60 % dans les distances totales parcourues pour le travail, et de l'ordre de 55 % des émissions de CO_2 des déplacements vers le travail, soit environ 10 millions de tonnes. Leur seul coût en carburant dépasse 12 % du Smic et 8 % du salaire moyen, des coûts la plupart du temps inacceptables qui amènent à se cantonner à des emplois plus proches, même au prix d'une perte de compétences et de salaire. De fait, ces déplacements s'accompagnent du franchissement de frontières institutionnelles. Un tiers des actifs ne travaillent pas dans leur intercommunalité de résidence (Insee 2019). Le taux de sortie dépasse 50% dans la moitié des EPCI, et jusqu'aux deux tiers dans les 46 % d'EPCI en déficit d'emploi (source : Orfeuil, 2022).

Juridiquement, il n'y a pas de frein à la coopération et des outils existent, tels les syndicats mixtes de coopération dits « SM SRU », qui peuvent bénéficier du versement mobilité additionnel, ou encore les contrats opérationnels de mobilité dont le principe a été introduit par la LOM.

Alors comment susciter cette coopération ? comment inciter au jeu collectif ?

Les participants suggèrent une impulsion de l'Etat pour ce choc d'offres sous deux angles : financier et structures/outils de coopération.

En matière de financement, sont évoqués : le versement mobilité (mais qui est déjà une source essentielle de financement pour les AOM), le péage urbain ou encore un fléchage local de la TICPE, la mobilité payant la mobilité dans un objectif de rééquilibrage de la route vers les modes durables (cf. thème relatif au financement). Les participants encouragent également l'Etat à mettre en place un financement à l'investissement qui soit incitatif, notamment sous forme contractuelle.

4. Quelles solutions en zones périurbaines et rurales ?

Mots clés : RER métropolitains et lignes fines de desserte du territoire, cars express, covoiturage, parcs-relais, transport à la demande, transport d'utilité sociale

Levier 1 : Développer les RER métropolitains, en veillant au confort à bord
Les RER métropolitains peuvent être très utiles là où la demande de déplacement est forte, notamment aux abord des grandes agglomérations (ils devraient concerner une dizaine de métropoles). Mais ils ne pourront être déployés dans tous les territoires.

Aussi, le groupe a souhaité élargir la question à **d'autres solutions innovantes susceptibles de compléter l'offre ferroviaire** en optimisant l'usage du réseau. La SNCF a notamment évoqué :

- le train léger innovant permettant d'utiliser les petites lignes de façon légère et frugale,

- Draisy, un train de 30 places au mode d'exploitation plus léger

- Flexy, un train de 14 places destiné aux voies ferrées actuellement fermées

- les navettes automatisées circulant sur d'anciennes voies ferrées réhabilitées en plateforme routière (en expérimentation à Nantes).

Certains projets peuvent se faire à infrastructure constante, d'autres nécessitent des adaptations de l'infrastructure et s'inscrivent dans une temporalité plus longue.

Les participants se sont accordés sur l'importance d'avoir une **approche système intégrant à la fois la capacité de l'infrastructure et le modèle d'exploitation**. En contre-exemple, le RER D a été cité : une ligne longue dont le tronçon central est très chargé, alors que les rames se vident en arrivant en grande couronne.

Ils ont également souhaité préciser la notion de confort à bord : **la priorité doit être donnée à la fréquence et au cadencement de l'offre**. Le wifi est une demande secondaire, si la couverture 4G/5G le permet.

Levier 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

Levier 3 : Accélérer le développement du covoiturage, en facilitant notamment la mise en relation de l'offre et de la demande

Levier 4 : Soigner les points de connexion (parkings relais, arrêts d'autocars, aires de covoiturage…)
Les offres routières (autocar ou covoiturage selon la taille des flux) apparaissent essentielles pour décarboner les trajets périurbain – périurbain ou périurbain – rural, en complément de l'offre ferroviaire qui vise plutôt les trajets périurbain – urbain.

Le groupe s'est accordé sur le fait que **des offres peuvent être développées à court terme sans attendre une adaptation de l'infrastructure** (pôles d'échanges multimodaux ou voies réservées). Cette adaptation doit néanmoins s'étudier et se planifier pour le long terme.

L'enjeu majeur identifié par le groupe est de **constituer un réseau de points de départ et d'arrivée vers lesquels les flux convergent**, équivalent routier des gares. Le groupe a d'ailleurs signalé l'importance d'une **troisième approche, en sus du fer et de l'autocar/covoiturage : celle du vélo et de la marche pour atteindre ces points**.

Un point de vigilance important pour le développement des motorisations alternatives pour les autocars est la disponibilité d'un réseau de recharge adapté. A ce titre, il apparaît essentiel d'améliorer la **coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité et les syndicats d'énergie** en charge du déploiement des IRVE[5], qui sont généralement à l'échelle du département.

S'agissant du confort à bord, il a été précisé que l'enjeu prioritaire était le **cadencement**, le wifi en autocar pouvant parfois causer du « mal des transports » et n'étant pas toujours faisable en zone rurale à faible couverture cellulaire.

Eléments transversaux
Le groupe a souhaité sortir de la dichotomie fer/route et rappeler l'importance de penser système. Un contre-exemple vécu trop souvent est l'absence de **coordination d'horaires entre les cars et les trains** : le car fait arriver 2 min avant ou 2 min après le train.

Il importe de **concevoir le système de transport en partant des usages**, et pas seulement du motif domicile-travail. Les loisirs, les achats, l'accès à un centre hospitalier génèrent des déplacements hors heures de pointe et avec d'autres exigences.

[5] *Installations de recharge des véhicules électriques*

En termes d'échelle pour les déplacements en milieu périurbain et rural, **celle du département semble la plus adéquate et reflète bien le bassin de vie**.

En termes de gouvernance, il a été proposé de systématiser la **participation citoyenne dans les contrats opérationnels de mobilité**.

Le groupe s'est également interrogé sur la **redondance du système** : une ligne de car est-elle pertinente sur un itinéraire parallèle à un RER métropolitain ? Du point de vue de la résilience, elle peut être utile pour résorber la surcharge en cas de perturbation sur le RER métropolitain, mais son développement est sans doute moins prioritaire que celui de lignes couvrant les zones blanches où il n'existe aucune alternative à la voiture individuelle.

Enfin, en termes de financement, les participants ont évoqué plusieurs solutions (le modèle de la SGP de financement par une taxe sur les bureaux, le fléchage de la TICPE vers les alternatives au monovoiturage…) mais se sont accordés sur l'enjeu d'équité.

5. Quelles solutions en ville ?

Mots clés : place de la voiture; concurrence entre modes actifs et transports collectifs

Levier 1 : Réguler la place de l'automobile sur l'espace public en ville
Le groupe s'accorde pour dire que le levier le puissant est celui de la limitation de la vitesse automobile pratiquée en ville, à condition que les aménagements de voirie soient mis en conformité avec la vitesse visée (moins de place pour l'automobile, davantage pour les autres modes). Les bénéfices vont au-delà des réductions d'émissions de polluants/GES : sur l'accidentalité, l'attraction des villes, la qualité de vie…

A ce titre, la **généralisation du 30km/h** est plébiscitée, afin de faire de cette vitesse la norme sur voirie urbaine, tout en permettant au maire de définir des sections de voirie avec des vitesses plus élevées. Cela nécessite une évolution du code de la route.

Pour la mise en adéquation des voiries avec cette limitation de vitesse, il est proposé que **l'Etat accompagne et cofinance** des projets de « voirie apaisée » : création de zones de rencontre, de zones de circulation apaisée ou tout autre aménagement de ce type. Inciter les communes urbaines à repenser l'urbanisme en terme de partage de l'espace urbain et non de juxtaposition de flux.

Une condition à la réduction de la place de l'automobile en ville est identifiée : **la généralisation des parking relais en entrée de ville et leurs connexions à des transports collectifs performants**, bon marché et simples d'usage (exemple : billet unique parking + bus), ainsi qu'à des services de covoiturage, autopartage et vélo.

Levier 2 : Inciter/obliger les collectivités à mettre en œuvre des plans vélo et/ou piétons
A des fins d'égalité des citoyens en tout point du territoire, il apparait nécessaire que le territoire, déjà entièrement maillé d'AOM, soit maillé de plans vélo/piétons.

Ces AOM apparaissent comme les acteurs tout indiqués pour la réalisation de ces plans à l'échelle pertinente des bassins de vie, ce qui permettra d'éviter les coupures rencontrées aux frontières administratives.

En lien avec l'item précédent, les plans de circulation urbains gagneraient à être actualisés pour intégrer des zones 30, des zones de rencontre, ou des affectations dynamiques des voies.

Le groupe souhaite que l'Etat soit incitateur plus que contraignant. Dans cet esprit, il est souhaité que **l'Etat conditionne ses participations financières sur des projets de mobilité à l'existence préalable d'une planification locale**, concertée et budgétée.

Levier 3: Inciter à l'utilisation de véhicules automobiles plus sobres, et partagés

Le marché de l'automobile citadine et des véhicules « intermédiaires » (entre le vélo et la voiture - ex : Citroën AMI, Renault Twizy) peine à de développer. Ces dernières années, l'industrie automobile et les consommateurs ont privilégié des véhicules plus gros comme les « SUV ». Vendus plus cher, ils apportent une marge supplémentaire aux constructeurs, qui par conséquent orientent leur marketing et investissements en ce sens.

Les véhicules « intermédiaires », moins énergivores[6] et moins consommateurs d'espace public sont peu connus, tout comme leurs conditions d'utilisation sur la voirie.

→ Concrètement, un **accompagnement de la filière française du véhicule « intermédiaire »** semble nécessaire, afin notamment de ne pas avoir recours massivement à l'importation de ces véhicules[7].

L'approfondissement de ce levier a ensuite bifurqué vers **le sujet du « 2e véhicule » d'un foyer**[8]. Il apparait plus aisé d'inciter les ménages concernés à se séparer de ce deuxième véhicule, moins fréquemment utilisé que celui d'un ménage qui n'en possède qu'un. Renoncer à une voiture suppose l'existence de solutions alternatives. Mais les bénéfices sont importants, pour le ménage grâce au gain de pouvoir d'achat (le coût de détention/utilisation d'un véhicule est d'environ 5000€ par an), et pour les pouvoirs publics car moins de véhicules à fabriquer, c'est moins d'émissions et moins d'espace public occupé. En outre, posséder une voiture incite à l'utiliser pour amortir ses coûts fixes ; a contrario s'en passer conduit à choisir pour chaque déplacement le mode le plus adapté, et ainsi à prendre plus souvent les transports publics, un vélo, etc.

→ Concrètement, **une prime à la démotorisation** représenterait une incitation forte. Cette prime pourrait prendre la forme d'un **budget mobilité utilisable sur une large gamme de solutions alternatives** (transports collectifs, autopartage, covoiturage, vélo…).

Levier 4 : Accompagner les publics vulnérables
Différentes cibles ont été regardées de plus près par le groupe, avec les pistes de solutions suivantes.

Ménages aux faibles revenus : créer des offres de leasing à prix acceptables, pour des vélos, vélos cargos et véhicules intermédiaires.

Jeunes/scolaires : poursuivre/accroitre l'apprentissage des mobilités durables (savoir rouler à vélo notamment), pour rassurer les parents et orienter les pratiques tout au long de la vie.

Personnes en situation de handicap : faute d'adéquation des transports collectifs à leurs besoins, ils se retrouvent souvent contraints de recourir à l'automobile pour leurs déplacements (taxi PMR notamment). Lorsqu'une voirie est piétonnisée, il importe donc de garantir une possibilité d'accès à ces véhicules, ainsi qu'aux véhicules de service, de secours, de livraison…

[6] *La Citroën AMI est 2,3 fois plus petite, 11 fois moins puissante et 3 fois moins lourde que la Peugeot e-2008*
[7] *Noter que l'ADEME soutient déjà le véhicule intermédiaire grâce au programme Xtreme Defi : https://xd.ademe.fr/*
[8] *En 2019, plus d'un tiers des ménages français possède plusieurs automobiles.*