



*autosBus*

*moins de voitures autour des villes*



[www.autosbus.org](http://www.autosbus.org) – [contact@autosbus.fr](mailto:contact@autosbus.fr)

## **Les Assises de la Mobilité**

*13/12/2017*

Les Assises de la Mobilité se sont déroulées à l'automne 2017 et leurs conclusions viennent d'être publiées sous forme de 19 rapports. Nous les avons parcourus sous l'angle qui nous intéresse, c'est-à-dire les alternatives à la voiture en solo dans les zones peu denses. Nous en dégagons plusieurs points particulièrement intéressants, dont plusieurs sont en phase avec les propositions que nous avons déjà émises.

Parmi les actions à entreprendre pour que la France atteigne la neutralité carbone en 2050, il convient d'arrêter en 2040 la vente des voitures utilisant des carburants fossiles, de créer dès maintenant des zones à très faibles émissions dans les agglomérations, de créer des zones 30 dans toutes les villes, de multiplier les grands itinéraires cyclables et d'améliorer la réglementation de l'autopartage et du covoiturage.

Chaque grand bassin de vie, y compris celui de Bourg-en-Bresse dispose d'une autorité organisatrice de la mobilité mais ces bassins sont souvent entourés de 'zones blanches' dans lesquelles il faudrait établir des responsabilités pour la gestion locale de la mobilité.

Dans les territoires peu denses, il faudrait accélérer la couverture téléphonique le long des routes pour permettre le développement des voitures connectées, une des conditions d'un meilleur partage des véhicules.

Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé en 2018 en vue d'identifier des collectivités prêtes à accueillir des expérimentations de covoiturage à courte distance, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains.

Pour gérer leurs expériences pilotes de mobilité, les autorités organisatrices ont besoin de contrats plus souples que la traditionnelle délégation de service public. Il faut en effet tenir compte du caractère diffus et innovant des activités concernées et du besoin de pérennisation de leur modèle économique. De nouveaux types de contrats leur seront prochainement proposés.

## **Présentation**

### **autosBus**

autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Depuis 2013 nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

### **Cette note**

Les Assises de la Mobilité se sont déroulées à l'automne 2017 et leurs conclusions viennent d'être publiées sous forme de 19 [rapports](#). Nous les avons parcourus sous l'angle qui nous intéresse, c'est-à-dire l'écomobilité en zone peu dense. Voici quelques notes extraites de six rapports qui portent sur ...

- L'empreinte environnementale des déplacements
- La fracture territoriale en matière de mobilité
- Les modèles économiques et la gouvernance
- La mobilité connectée
- Le covoiturage courte distance
- Les modèles économiques innovants

## **Empreinte environnementale**

Synthèse de l'atelier thématique 'Réduire notre empreinte environnementale : mobilités plus propres'

Le secteur des transports est le premier émetteur de GES avec près de 30 % du total des émissions françaises. Le transport routier est le premier émetteur de GES du secteur des transports. Il est dépendant des carburants fossiles à 95%. Les véhicules particuliers représentent le premier émetteur de GES du transport routier.

Or la France se promet d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Cela impose des scénarios de décroissance des émissions dans les transports dès maintenant (-27% dans les 10 ans qui viennent). Comment faire ? Parmi les mesures proposées, nous notons :

- La création de zones à zéro ou très faibles émissions dans les agglomérations, des zones qui seront donc interdites aux motorisations actuelles
- La fin de la vente des voitures émettant des GES en 2040
- L'objectif de 25 % des déplacements à pied et 12,5% à vélo, ce qui implique notamment la création de zones 30 dans toutes les villes et la création de grandes voies cyclables traversantes
- Le développement des mobilités partagées (autopartage et covoiturage) avec des propositions de changements législatifs et réglementaires.

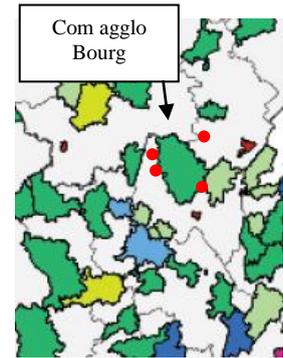
Le rapport souligne que l'autopartage permet d'accélérer le renouvellement du parc automobile grâce à une utilisation plus intensive des véhicules partagés. Il affirme aussi que le développement des mobilités partagées permet d'apprendre à utiliser un bouquet de solutions de mobilité, de s'approprier les alternatives performantes et de passer à la démotorisation (zéro voiture en ville et une seule voiture en périurbain). Dans cet esprit, le rapport propose de transformer les primes à la casse en primes à la mobilité propre. Enfin, le rapport estime que le développement des mobilités partagées est un apprentissage du 'véhicule serviciel' qui préfigure l'apparition des véhicules autonomes et partagés, lesquels vont entraîner un changement profond dans les usages de la voiture et de la mobilité en général.

## **Fractures territoriales**

Synthèse de l'atelier thématique Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

Ce rapport traite de la mobilité dans les zones peu denses, mais de façon peu concrète. Nous notons cependant les deux questions qui suivent :

- Qui s'occupe des zones blanches dans lesquelles il n'y a pas d'autorité locale pour organiser la mobilité ? Par exemple en périphérie de Bourg les zones de Vonnas, Chatillon, Neuville ou St Julien/Suran (voir ci-contre)
- Comment mobiliser les acteurs des territoires pour repenser la mobilité au quotidien et pour développer des 'territoires apprenants' ?



## **Modèles économiques et gouvernance**

Synthèse de l'atelier thématique Mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance

Dans ce rapport, nous notons la proposition de passer la déduction fiscale pour frais de déplacements à un taux unique de 0,26 €/km, à l'inverse de la déduction actuelle (0,29 à 0,60) qui encourage les kilomètres et les gros véhicules.

## **Mobilité connectée**

Synthèse de l'atelier thématique Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique

Une des mesures proposées vise les territoires peu denses. Pour que les nouveaux services numériques de mobilité y soient accessibles, la couverture par les réseaux fixes et mobiles est un pré-requis. Dans les territoires peu denses, le manque de services de transports s'accompagne également d'un retard dans l'accès à des réseaux très haut débit fixe et d'une mauvaise qualité en de couverture par les réseaux mobiles. D'où les propositions suivantes :

- Négocier auprès des opérateurs afin d'accélérer le déploiement de réseaux numériques fixe et mobile pour donner accès à l'ensemble de la population à du vrai haut débit d'ici 2020 et à du très haut débit d'ici 2022, demander une couverture plus rapide en 4G le long des lignes TER
- Engager un travail spécifique et partenarial entre acteurs du transport et de la téléphonie pour élaborer un plan commun de déploiement de technologies cellulaires et de bord de route nécessaire au développement des voitures connectées et autonomes
- Accélérer la couverture numérique des réseaux routiers prioritaires en fixant une échéance de couverture à 100 % avant 2027.
- Accélérer le déploiement du très haut débit dans les territoires disposant de projets spécifiques pour réduire les déplacements (téléformation, télémedecine, télétravail).

## **Covoiturage courte distance**

Synthèse du groupe de travail : covoiturage courte distance

L'écosystème français des acteurs du covoiturage est un des plus riches au monde en nombre, diversité et développement. Par ailleurs, tous les acteurs ont compris qu'ils ne réussiront qu'ensemble en mutualisant et partageant leurs retours d'expérience. Ces expérimentations permettent en effet de qualifier et quantifier les solutions de covoiturage, les choix de gouvernance et les incitations.

Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé en 2018 en vue d'identifier des collectivités candidates. Il permettra d'accueillir des expérimentations, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains

dans lesquels l'innovation peut contribuer efficacement à faciliter la mobilité de tous. Un Fonds Mobilité, créé à l'Ademe, donnera un droit à l'expérimentation pour les autorités organisatrices de la mobilité et un cadre pour mieux capitaliser les retours d'expérience. Il s'agit de permettre à tous les acteurs d'expérimenter des services de covoiturage (versement d'indemnités aux conducteurs et aux passagers, stationnement...). Il convient de mettre en relation des offres venant des opérateurs et des demandes venant des collectivités pour faciliter les expérimentations, l'animation, la capitalisation des retours d'expériences et la gestion des ressources open source. Il convient aussi de s'appuyer sur des réseaux d'acteurs locaux (associations, conseillers en mobilités, plateformes de mobilité) pour atteindre tous les publics.

Le sujet de la preuve de covoiturage a été identifié comme crucial. Cela suppose d'attribuer (gratuitement) un label aux opérateurs capables de valider les actes de covoiturage réels. Ce dispositif technique devrait devenir un standard à la fois pour les opérateurs et les autres parties prenantes (collectivités, acteurs économiques, utilisateurs...). La preuve de covoiturage permettra aux autorités administratives de délivrer des avantages monétaires ou non monétaires sans risque de fraude.

- Premier temps : développement du module de preuve avec les opérateurs volontaires sur 6-10 mois et un financement public par une start-up d'État. En parallèle, standardisation des données en collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile de France.
- Second temps : développement d'une plateforme nationale ('2par.auto') gérant toutes les preuves de covoiturage et permettant aux opérateurs de se regrouper pour offrir aux citoyens (en plusieurs étapes) un service simplifié (inscription, information, utilisation, paiement, incitations).

Dans les territoires peu denses, lorsqu'il n'y a pas d'opérateur privé, le système de preuve pourra s'appuyer sur d'autres tiers de confiance.

Les zones blanches et les personnes en situation de fracture numérique ne doivent pas être oubliées. L'État doit permettre d'accélérer la connectivité numérique des territoires peu denses et de leurs habitants, en renforçant par exemple les obligations des opérateurs en matière de couverture haut-débit.

## **Modèles économiques innovants**

Synthèse du groupe de travail : modèles économiques innovants

Nous notons la proposition d'un contrat type avec des dispositions propices à l'innovation en matière de mobilité. En effet, les territoires ont besoin d'un cadre contractuel plus souple que la traditionnelle délégation de service public, afin de tenir compte du caractère diffus et innovant des activités concernées et du besoin de pérennisation de leur modèle économique. Des solutions de financement mixtes pourraient être permises (fonds publics, privés et participatifs).

Le cahier des charges devrait préciser (1) comment permettre la pérennisation économique des services innovants par-delà les phases d'expérimentation initiales, par exemple sous forme d'un marché de fournitures ou de services, de subvention d'investissement et/ou d'équilibre et (2) comment protéger le porteur de projet de certains risques exogènes au service tels qu'une évolution défavorable du cadre réglementaire en termes de stationnement ou de restrictions de circulation.

Le contrat devrait aussi inclure des clauses de revoyure relativement souples permettant d'intégrer les innovations qui pourraient émerger pendant la durée du contrat, du fait de l'entreprise sélectionnée ou d'autres entités.

L'évaluation des candidatures devraient tenir compte (1) des moyens mis en œuvre par les candidats pour pérenniser les services et les emplois et pour offrir des conditions d'emploi adaptées, (2) de l'impact environnemental des solutions proposées (consommation de carburants fossiles, émissions de GES et de polluants atmosphériques, directes, induites et/ou évitées), (3) de la mise à disposition, de l'utilisation et de la protection des données récoltées dans le cadre de ces nouvelles mobilités et (4) de l'articulation entre services de nouvelles mobilités et transports en commun.