



*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**

09/01/18

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 et généralement en phase avec nos propositions.

La France devrait atteindre la neutralité carbone en 2050 mais ce changement est un vrai défi en ce qui concerne la mobilité dans les zones peu denses. À terme, on y arrivera en remplaçant les voitures personnelles par des 'véhicules serviciels', c'est-à-dire des voitures et des minibus à la demande, partagés, propres et sans chauffeur. Dans l'immédiat, on peut déjà pousser à la démotorisation des ménages périurbains (une seule voiture par famille) en offrant un bouquet de solutions alternatives performantes incluant le covoiturage de proximité et l'autopartage.

Pour cela, il faudrait que l'État et les opérateurs du numérique accélèrent la couverture de téléphonie mobile le long des routes périurbaines pour permettre le déploiement des voitures connectées et pour faciliter le partage des véhicules.

Mais la principale responsabilité est locale. Il s'agit de mobiliser les acteurs des territoires pour repenser la mobilité au quotidien et pour développer des 'territoires apprenants'. C'est possible dans les grands bassins de vie qui ont maintenant leurs autorités organisatrices de la mobilité mais que faire dans les 'zones blanches' où personne n'a compétence pour organiser la mobilité ? En périphérie de Bourg-en-Bresse, c'est le cas par exemple de Vonnas, Chatillon / Chalaronne ou Neuville / Ain.

Les solutions de mobilité alternative en zone périurbaine ne sont pas encore mûres. En particulier pour le covoiturage à courte distance, il faudrait multiplier les expérimentations et partager rapidement les leçons apprises. À cet effet, l'ADEME lancera en 2018 un appel à manifestation d'intérêt en vue d'identifier des collectivités candidates. Une opportunité pour Bourg-en-Bresse ?

Pour gérer leurs expériences pilotes de mobilité, les autorités locales 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 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 périurbaine 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 gaz à effet de serre (GES) avec près de 30 % du total des émissions françaises. Le transport routier est le principal responsable des émissions du secteur des transports. Il dépend des carburants fossiles à 95%. Ses émissions se répartissent entre les véhicules particuliers (60%), les utilitaires légers (20%) et les poids lourds (20%).

La France se promet d'atteindre la neutralité carbone en 2050, or le secteur des transports est le seul dont les émissions ne diminuent pas. Comment inverser la tendance ? Les auteurs du rapport imaginent un scénario de décroissance immédiate des émissions dans les transports (-27% dans la prochaine décennie). Ce scénario suppose que nos villes soient organisées pour les mobilités propres et cessent de privilégier la voiture. Nous notons les propositions suivantes :

- Limiter la vitesse à 30 km/h dans les villes pour partager toutes les rues entre piétons, vélos et voitures,
- Créer de grandes voies cyclables traversantes dans toutes les villes,
- Interdire les villes aux motorisations actuelles pour réduire drastiquement les émissions des déplacements en agglomération.

Ces propositions conviennent aux grandes métropoles qui ont commencé à les mettre en œuvre. Sont-elles acceptables et sont-elles même pertinentes pour les villes moyennes et en notamment pour Bourg-en-Bresse ? Nous sommes perplexes à ce propos. En effet l'activité économique, l'emploi, le commerce et les services ont massivement déménagé dans la proche périphérie. Contraindre les déplacements dans le seul centre ville achèvera de le tuer. Pour éviter cela, on pourrait élargir les contraintes à la proche périphérie mais ce ne sera pas facile car les zones d'activité et les centres commerciaux sont indissociables de la voiture individuelle et du camion. Ce n'est donc pas seulement la mobilité qu'il faudrait repenser mais également l'économie et l'urbanisme. À supposer qu'on le veuille, il y en aura pour très longtemps.

En dehors des agglomérations, n'oublions pas les déplacements périurbains. Le rapport ne souligne pas assez que c'est le principal enjeu des émissions de GES. C'est là que les déplacements quotidiens sont les plus longs, qu'ils s'accroissent le plus vite et qu'ils sont les plus dépendants des véhicules à

moteur. Cela se voit dans les files de voitures en solo matin et soir et dans le défilé des camionnettes de livraison dans les villages. Dans ce domaine, qui nous intéresse en priorité, le scénario inclut les propositions suivantes :

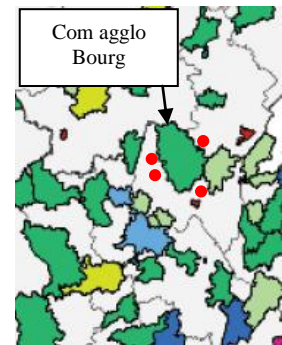
- Changer la législation et la réglementation afin de privilégier l'autopartage et le covoiturage,
- Pousser à la démotorisation des ménages périurbains (une seule voiture par famille) en offrant un bouquet de solutions alternatives performantes,
- Transformer les primes à la casse en primes à la mobilité propre,
- Accélérer le changement profond qui se dessine dans la mobilité avec le remplacement des voitures personnelles par des 'véhicules serviciels', c'est-à-dire à terme des voitures et des minibus à la demande, partagés et sans chauffeur.

## **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 dans ce rapport vise les territoires peu denses dans lesquels devrait être améliorée la couverture par les réseaux fixes et mobiles. Il s'agit notamment de ...

- Négocier avec les opérateurs une accélération du déploiement des réseaux numériques 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,
- Élaborer un plan de déploiement de la téléphonie mobile en bord de route pour permettre le développement des voitures connectées et autonomes,
- Accélérer la couverture numérique des réseaux routiers prioritaires et atteindre une 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 la nécessité de mutualiser et de partager leurs retours d'expérience.

Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé en 2018 en vue d'identifier des collectivités candidates à des expériences pilotes. 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 incitations au 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 proposer des incitations monétaires ou non monétaires sans risque de fraude. Le projet devrait se dérouler en deux temps :

- D'abord développer un module de preuve avec des opérateurs volontaires sur 6-10 mois avec un financement public par une start-up d'État. En parallèle, standardiser les données en collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile de France.
- Ensuite développer 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 et en l'absence d'opérateur privé, le système de preuve pourra s'appuyer sur d'autres tiers de confiance.

## **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.