



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

FEUILLE DE ROUTE  
**FRANCE MOBILITES**

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE,  
MOBILITE, INNOVATION

A la croisée des chemins, propositions  
pour une relance solidaire et durable

JUILLET 2020





# Sommaire

<b>Les mots des présidents du COSTRAT</b>	<b>6</b>
<b>La méthode – COSTRAT France Mobilités et boîte à idées</b>	<b>10</b>
<b>La doctrine – L’émancipation des territoires et des citoyens par le dialogue</b>	<b>14</b>
<b>Aménagement du territoire, mobilité, innovation, sept propositions pour une relance solidaire</b>	<b>22</b>
<b>PROPOSITION 1 – CREER UN FONDS DE SOLIDARITE TERRITORIALE</b>	<b>22</b>
<b>PROPOSITION 2 – LIBERER L’EXPERIMENTATION TERRITORIALE ET L’URBANISME TACTIQUE</b>	<b>24</b>
<b>PROPOSITION 3 – VEILLER AUX RESSOURCES NECESSAIRES AU FINANCEMENT DE LA MOBILITE EN ZONES PEU DENSES</b>	<b>25</b>
<b>PROPOSITION 4 – ÉLARGIR LE CHAMP DU FORFAIT MOBILITES DURABLES ET REVALORISER SON MONTANT POUR ETOFFER LE BOUQUET DE SERVICES ET FAVORISER L’INTERMODALITE</b>	<b>27</b>
<b>PROPOSITION 5 – INTRODUIRE DES FLEXIBILITES DANS LE DROIT DU TRAVAIL EN LIEN AVEC LES MOBILITES</b>	<b>28</b>
<b>PROPOSITION 6 – INTEGRER LES MOBILITES DANS LE CHAMP DE LA RESPONSABILITE SOCIETALE DES ENTREPRISES</b>	<b>30</b>
<b>PROPOSITION 7 – FAVORISER LES MOBILITES SOLIDAIRES EN LES CERTIFIANT ET EN LES ACCOMPAGNANT</b>	<b>32</b>
<b>Accompagner la transition, anticiper les changements, repenser les flux</b>	<b>36</b>
<b>Synthèse – contributions des collèges France Mobilités</b>	<b>42</b>
<b>Annexes – Contributions des collèges France Mobilités</b>	<b>46</b>
<b>Plus d’informations</b>	<b>93</b>





**Les mots des  
présidents du  
COSTRAT**

## LES MOTS DES PRESIDENTS DU COSTRAT



Plus que jamais la crise sanitaire est venue questionner l'organisation de notre société. Le confinement a mis en lumière l'impact des activités humaines sur l'environnement, il a souligné les forces et les faiblesses de notre tissu économique, mis en exergue notre dépendance de plus en plus forte à des flux toujours plus mondialisés. Il a aussi, pour de nombreux français, questionné la place du travail dans notre quotidien.

Au carrefour de ces enjeux se trouve la mobilité.

Vecteur essentiel d'intégration, la liberté de se déplacer est au cœur de la promesse républicaine. C'est un droit fondamental qui est devenu au fil des années un marqueur social, un symbole de la fracture entre nos centres-villes, nos périphéries et nos villages. La crise sanitaire a mis une nouvelle fois l'accent sur ces inégalités.

Depuis sa création France Mobilités cherche à apporter des réponses concrètes et opérationnelles dans les territoires pour faciliter la mobilité au quotidien dans les territoires avec une attention particulière pour les zones rurales et peu denses. Cette ambition est portée par une double exigence, d'une part innover par la technique et les usages, d'autre part associer l'ensemble des acteurs du territoire au montage des projets et accompagner la montée en puissance de l'ingénierie territoriale. Il était donc naturel que France Mobilités apporte sa pierre à l'édifice de la relance en tirant les leçons de la crise.

Ces derniers mois ont durement éprouvé l'écosystème des mobilités, aussi bien les startups que les grands opérateurs.

C'est pourquoi je suis très fier de cette feuille de route. Malgré les difficultés, les urgences à gérer, la communauté France Mobilités, et ses ambassadeurs parlementaires, ont répondu présents aussi bien sur le terrain en proposant des réponses rapides pour maintenir l'offre de mobilité en temps de crise partout où c'était possible, que par les idées qui ont alimenté cette feuille de route.

Les sept propositions portées par le comité stratégique font aux échos aux aspirations de notre société dont la convention citoyenne pour le climat s'est faite le relais : faire de la transition écologique une chance pour chacun, répondre au besoin de proximité de plus en plus fort, renforcer la résilience de nos territoires face aux crises.

A plusieurs égards, la crise sanitaire est venue confirmer les choix actés dans la Loi d'Orientation des Mobilités. Je me félicite que France Mobilités aille plus loin en portant de nouvelles idées.

Ces propositions doivent maintenir vivre, aux acteurs, opérateurs, startups, collectivités, associations de s'en emparer et de travailler avec le gouvernement avec toujours la même volonté de libérer les énergies locales.

*Jean-Marc Zulesi, Député*



Entre mars et mai dernier, pour raisons de sécurité sanitaire, la France a été confinée, les mobilités du quotidien sont largement arrêtées.

Nous sommes désormais dans une période où, pour la relance, tout est possible. L'urgence climatique nous oblige plus que jamais à dépasser l'autosolisme et faire place à de nouvelles données. Le déconfinement est une chance pour accélérer la transition des mobilités du quotidien vers des solutions plus écologiques et plus économiques répondant pleinement aux besoins des citoyens. Ces solutions ont vocation à s'ancrer dans une politique d'aménagement du territoire et de désenclavement.



Afin de saisir ces opportunités, France Mobilités propose une démarche inclusive avec tous les partenaires de la mobilité, dans une approche résolument locale. Car les mobilités de demain se construisent pour tenir compte des spécificités du territoire et des attentes des usagers. Le comité stratégique de France Mobilités a été saisi pour remonter les difficultés rencontrées au plus fort de la crise et identifier les solutions les plus adéquates. A travers la présente feuille de route, la communauté France Mobilités démontre toute sa capacité à imaginer les déplacements de demain avec une dimension concrète et opérationnelle très forte.

Ainsi, le COSTRAT propose sept actions majeures à conduire pour assurer un soutien financier, renforcer les capacités d'expérimentations locales ou encore, renforcer la place des mobilités dans le dialogue social, dans le fonctionnement quotidien des entreprises. Ces propositions s'inscrivent dans le sillon tracé par la loi d'orientation des mobilités, elles en sont une extension légitime.

Je suis heureux que France mobilités rompe avec une planification verticale et soit aujourd'hui, plus encore qu'hier, un atout clef pour bouleverser favorablement nos modes de déplacement. Je suis convaincu qu'à l'avenir, les enjeux de mobilités devront davantage faire appel à tout un panel d'acteurs qui deviennent des partenaires : usagers, collectivités, entreprises, opérateurs de transports, industriels, ingénieurs, start-ups, universitaires et administrations publiques.

Cette feuille de route va permettre d'élaborer collectivement, les solutions de mobilités dont nous avons besoin, celles qui s'inscrivent dans un territoire et l'accompagne dans son développement écologique, humain et économique.

J'adresse donc mes remerciements à toutes celles et ceux qui se sont impliqués dans ce travail durant le confinement et je souhaite que le plus grand nombre s'empare de ces réflexions.

*Marc Pappinutti, Directeur Général des Infrastructures de Transport et de la Mer*





The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying shades of orange, creating a sense of depth and movement. The lines are centered on the left side and curve towards the right.

**La méthode –  
Saisine du  
COSTRAT France  
Mobilités et boîte  
à idées**

## LA METHODE – COSTRAT FRANCE MOBILITES ET BOITE A IDEES



La mobilisation des acteurs de la mobilité dans la continuité des services s'est faite instantanément dès le début de la gestion de crise pour pallier les urgences du quotidien et les conséquences de la crise sanitaire et économique. A cet effet, France mobilités s'est adaptée et mise à la disposition de la communauté des acteurs et des territoires en proposant très rapidement différentes actions :

Une « **boîte aux initiatives France Mobilités** » a été lancée mi-avril pour identifier les innovations en matière de mobilité qui ont émergé pendant la crise. Ces initiatives sont mises en valeur sur le site internet de France Mobilités et sur les réseaux sociaux pour être proposées, accompagnées et potentiellement dupliquées sur les territoires. Ont été recensées près de 80 initiatives au service de la santé, de l'économie sociale et solidaire, de la logistique, de l'alimentation et du développement des circuits-courts, ou encore en soutien à l'action des pouvoirs publics.

Pour accéder à la boîte à initiatives : <https://www.francemobilites.fr/initiatives>

Les **membres du comité stratégique de France Mobilités** ont été saisis dans l'objectif de remonter les problématiques identifiées pendant la crise et les meilleures solutions à y apporter, afin notamment de faciliter et accompagner le maintien et la continuité des services de mobilité. La saisine visait aussi à mener une réflexion prospective sur les implications de cette crise, et les réponses politiques à y apporter (l'organisation des flux économiques et de la chaîne de valeur / stratégie de reconquête et d'investissements de long terme).

La mobilisation de l'ensemble des partenaires de France Mobilités est riche d'enseignement. Les contributions remontées abordent l'ensemble des champs de la mobilité du quotidien et donnent des perspectives larges sur l'avenir des politiques de mobilités. Le choix a été fait d'orienter la contribution de France Mobilités vers sept propositions opérationnelles, avec un impact concret sur l'organisation (et la simplification) de la mobilité dans les territoires, qui puissent être déclinées rapidement sur le terrain. Leur mise en œuvre relève largement du pouvoir réglementaire, mais plusieurs actions pourraient utilement trouver leur place dans la réforme « décentralisation, différenciation, déconcentration » annoncée par le gouvernement. Ces contributions ont vocation à alimenter le débat des idées dans le cadre du plan de relance

L'ensemble des contributions et recommandations des collèges de France Mobilités est détaillée en annexe.

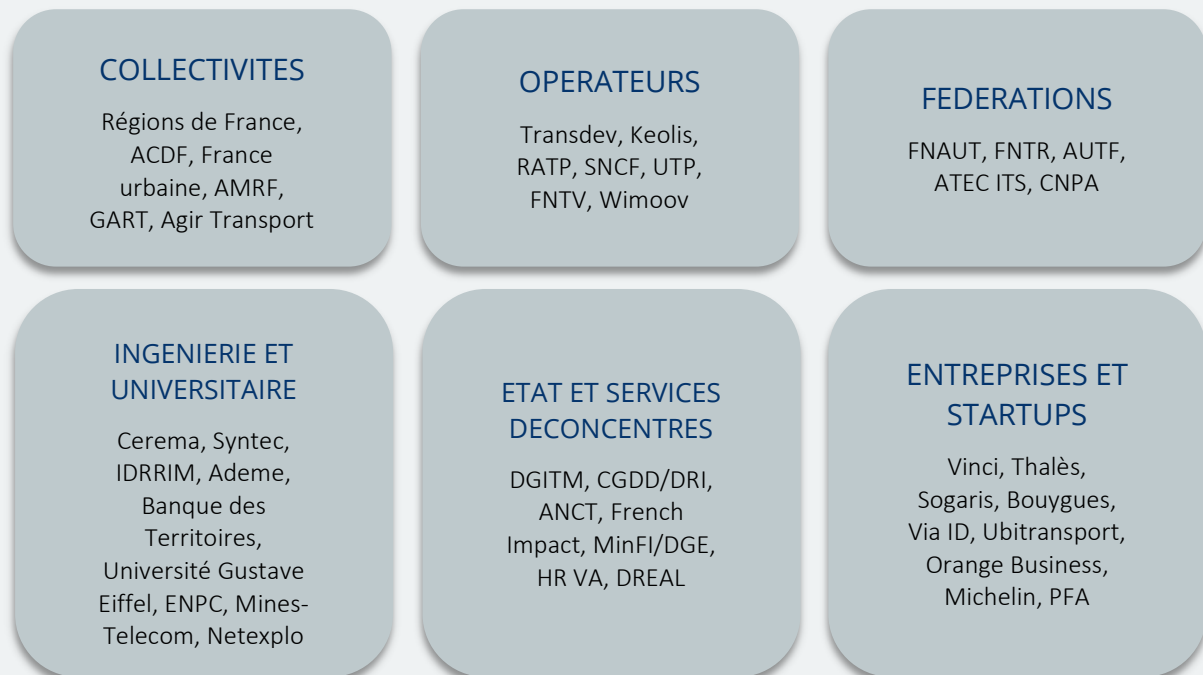
## LE SCHEMA DE GOUVERNANCE FRANCE MOBILITES

Sous l'égide du Ministère en charge des Transports, **le COSTRAT est présidé** selon le schéma ci-dessous assurant une gouvernance de haut niveau, institutionnelle et politique.

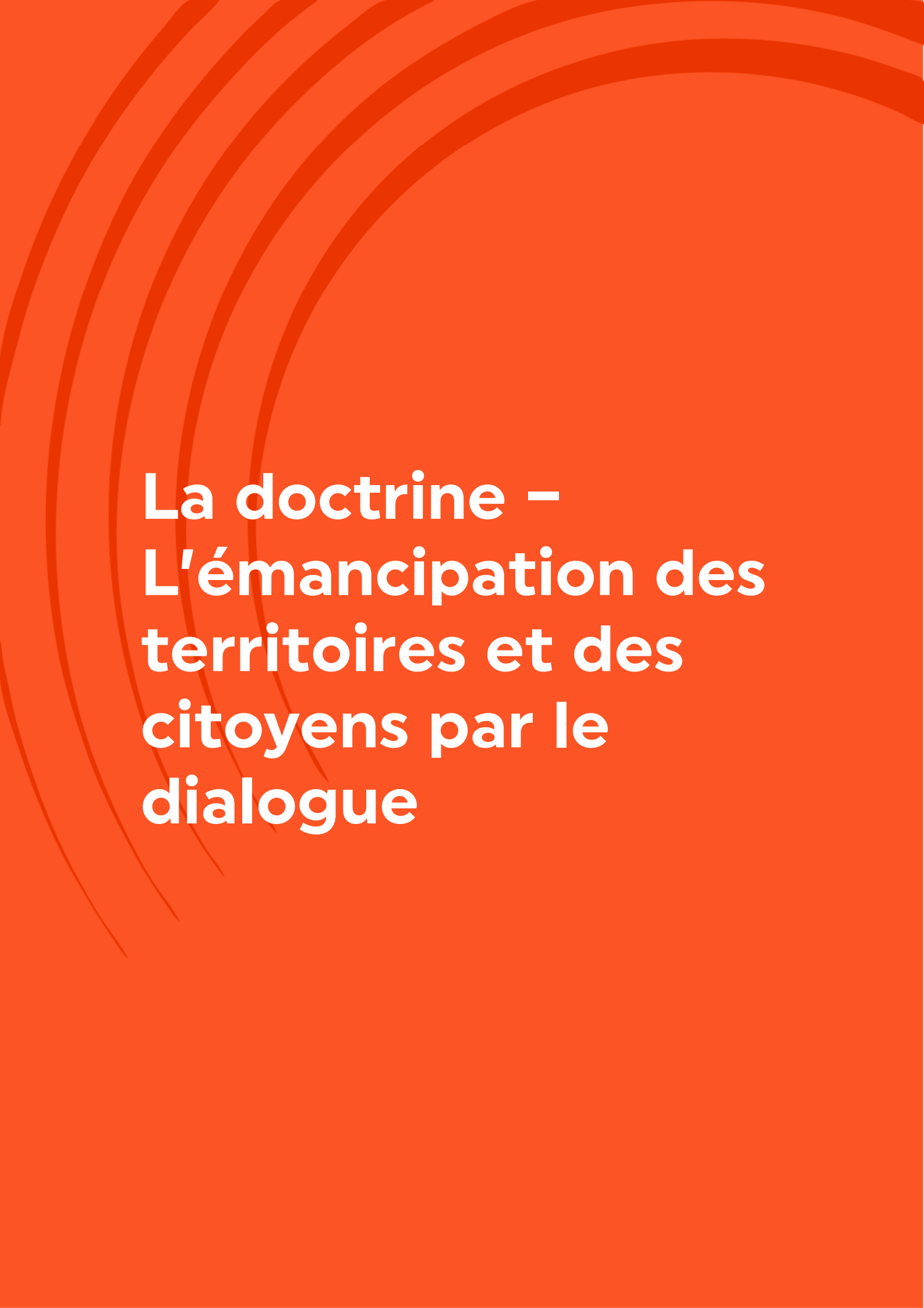


**Le secrétariat** du COSTRAT est assuré par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). **Le rapporteur des débats** est désigné par la présidence du COSTRAT en amont de chaque conseil. Il peut être proposé que cela soit par défaut l'association ATEC-ITS.

A l'instar de la démarche France Mobilités, le COSTRAT s'inscrit dans l'héritage des Assises nationales de la mobilité et des Ateliers de l'innovation (2017-2018), avec une organisation souple, collaborative et réactive. **Il est composé d'acteurs incontournables de la mobilité** parmi l'écosystème des partenaires des Assises nationales de la mobilité et des Ateliers de l'innovation. Les membres sont **répartis en six collèges** :





The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses, creating a sense of depth and movement. The lines are centered on the left side and curve towards the right.

**La doctrine –  
L'émancipation des  
territoires et des  
citoyens par le  
dialogue**

## LA DOCTRINE – L'EMANCIPATION DES TERRITOIRES ET DES CITOYENS PAR LE DIALOGUE

La crise du coronavirus est révélatrice d'un monde fait de multiples équilibres, parfois fragiles. Notre capacité à appréhender, en tant que société, les mécanismes qui garantissent leur préservation constitue la notion de résilience dont nos politiques publiques, particulièrement en matière d'écologie et de transports, doivent désormais pleinement s'emparer.

Quelques mois seulement après la promulgation d'une loi d'orientation (LOM) qui consacre la mobilité comme un droit individuel, la pandémie est venue interroger une nouvelle fois l'organisation de nos modes de déplacements mettant plus que jamais en exergue leurs impacts écologiques et économiques, en posant avec acuité la question de la non-mobilité et de ses conséquences.

Mis à l'épreuve par les difficultés économiques et les contraintes sanitaires, le monde des transports s'est mobilisé pour assurer, partout où c'était possible, le maintien d'une offre de mobilité et la sauvegarde de la chaîne logistique.

Les collectivités territoriales et les citoyens ont prouvé leur capacité à trouver rapidement, avec les entreprises, les associations et les opérateurs, des réponses cohérentes aux défis posés par la crise sanitaire. Le moment est venu pour l'État de confirmer la confiance qu'il leur a témoignée pendant la crise en engageant des transformations émancipatrices et en poursuivant les efforts réalisés notamment lors de la LOM pour faciliter le dialogue et provoquer les synergies nécessaires à cette transition.

Cette transition a déjà été amorcée durant la crise. L'enjeu est aujourd'hui d'envisager comment pérenniser et approfondir les enseignements tirés de la gestion de crise pour aller plus loin dans la mise en œuvre d'une transition écologique et résiliente des mobilités sur les territoires.

Il s'agira de fonder l'action sur trois leviers principaux :

- Accélérer la mise en commun de la ressource "Mobilité" et des flux en donnant un avantage décisif aux mobilités collectives, pour les voyageurs comme pour les marchandises
- Réduire, partout où c'est possible, les usages individuels, et favoriser pour ceux qui restent une transition vers les modes actifs ou moins polluants
- Accompagner la transformation des métiers et des pratiques qui résulte de ce double mouvement

En endossant le rôle de facilitateur, en accompagnant et facilitant l'expérimentation, le dialogue et la validation par l'usage des solutions de mobilités innovantes France Mobilités propose une manière nouvelle de concevoir les politiques publiques.

Forte de son ancrage territorial, le cœur de son ADN, la communauté France Mobilités a su faire ainsi preuve d'imagination et d'audace pour s'adapter à la période de confinement et mettre en œuvre le déconfinement, en innovant par la technique et par l'usage.

En s'appuyant sur son expertise, elle a cherché à tirer des enseignements de cette crise et s'est rapidement mobilisée pour formuler des propositions concrètes et opérationnelles, tout en s'appuyant sur ses expériences du terrain. Ces mesures, développées dans le présent document, sont proposées en synthèse des contributions des membres de la communauté de France

Mobilités pour que se produisent simultanément les transitions vers des mobilités plus écologiques, soutenables et résilientes et des modes de gouvernance en phase avec les problématiques contemporaines.

Enfin, parce qu'une transition de cette ampleur pose la question de la mutation des métiers et des savoir-faire, une ouverture sera consacrée à l'accompagnement des transformations sociétales afin d'inscrire le présent dispositif dans une stratégie du long terme, au-delà du champ d'action des politiques de mobilité.

### *Faciliter les adaptations locales, encourager la différenciation, libérer les énergies*

Constat partagé par l'ensemble de ses membres, la crise sanitaire a rappelé la raison d'être de France Mobilités : l'adaptabilité et l'inventivité des territoires.

Issue des Assises organisées en 2017 pour préparer la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) dont elle est devenue le bras armé, France Mobilités est née de la conviction que les réponses au défi de la mobilité du quotidien se trouvent sur le terrain.

Pilotée au sein du ministère des transports, France Mobilités incarne la capacité de l'État à être plus opérationnel, plus réactif, plus volontaire dans son action. En faisant travailler ensemble en « mode projet » des élus, des startups, des grands groupes, des établissements publics et l'administration, France Mobilités témoigne d'une volonté nouvelle de construire les politiques publiques aux côtés des collectivités au plus près de leurs réalités et des besoins de leurs territoires.

La crise du Covid-19 a démontré l'ingéniosité et la capacité d'adaptation des collectivités, aussi bien les grandes métropoles que les plus petites communes. Partout où c'était nécessaire les élus ont su réagir avec rapidité et efficacité pour faciliter la vie des citoyens et des entreprises pendant cette période éprouvante.

Ce constat est particulièrement vrai pour ce qui relève de la mobilité. La compétence voirie demeure la dernière grande prérogative du bloc communal en matière d'aménagement du territoire. Partout les élus locaux ont su l'adapter et la faire évoluer avec intelligence pour déployer rapidement des aménagements piétons et des infrastructures cyclables. Encouragées par l'État, les communes ont pu s'appuyer sur l'efficacité et le professionnalisme de leurs interlocuteurs et partenaires privés tels que les opérateurs de transport afin de maintenir des services de qualité aux usagers, dans le respect des règles de sécurité sanitaire.

De nombreux aménagements urbains ont ainsi pu voir le jour avec des effets concrets et rapides sur la vie quotidienne des citoyens. Ces initiatives et les réponses pour pallier les difficultés dans les mobilités du quotidien ont très souvent été accueillies avec enthousiasme par les habitants. L'expérience du déconfinement nous invite donc à repenser nos politiques d'aménagement pour développer un urbanisme tactique laissant une plus grande place à l'initiative locale et à l'expérimentation. La validation de l'expérimentation par l'usage doit être acquise et simplifiée.

A ce titre il paraît particulièrement important de définir, en concertation avec les élus locaux, le cadre dans lequel les aménagements temporaires déployés dans la phase de déconfinement pourraient être pérennisés.

### *La mobilité au cœur de la structuration des territoires – différenciation et intégration pour une meilleure adaptation aux enjeux des territoires et des citoyens*

D'une certaine manière la période de confinement a validé le constat dressé lors des Assises de la Mobilité et les réponses proposées par la LOM. L'arrêt massif de la circulation automobile et l'amélioration très rapide de la qualité de l'air ont démontré si cela était encore nécessaire que la lutte contre l'autosolisme doit bien être la priorité contemporaine des politiques de mobilité.

La crise sanitaire a également souligné, parfois cruellement, les inégalités entre les territoires dans l'accès aux services publics. Principal vecteur d'intégration sociale, d'activité économique et d'échange culturel, la mobilité est au cœur de la promesse républicaine. C'est un levier essentiel de développement et de structuration des territoires qui a longtemps fait l'objet d'une planification depuis les administrations centrales afin de superviser le déploiement des grands réseaux. A l'heure des « mobilités du quotidien », c'est aux collectivités de reprendre la main.

La réactivité des Régions et des EPCI ces derniers mois prouve que le choix, acté par la LOM, de leur confier le soin de piloter et coordonner l'offre de mobilité sur leurs territoires, est le bon. Au-delà de l'organisation des transports la crise a démontré qu'il ne peut y avoir de monopole de l'action publique. Face à la complexité administrative il convient aujourd'hui de simplifier la prise de décision, de lever des blocages réglementaires ou législatifs souvent bien identifiés. Face au changement rapide des technologies, des usages et des besoins il convient d'encourager des adaptations locales à la norme. A l'Etat de fixer le cadre et de contrôler le respect des règles, aux collectivités d'expérimenter sur le terrain et de valider par l'usage leurs choix.

Les mobilités, l'urbanisme, la protection de l'environnement et de la biodiversité sont autant de domaines qui pourraient utilement faire l'objet d'adaptations et de spécificités à un échelon pertinent : bloc communal, EPCI, Régions...

La différenciation locale, si elle doit être encouragée, ne doit pas favoriser la compétition des territoires déjà souvent alimentée par les logiques d'appels à projets. Le droit à l'adaptation doit pouvoir s'appuyer sur des ressources dédiées pour le développement cohérent et solidaire du territoire.

A cette fin, un fonds territorial pourrait être créé, alimenté par des ressources de l'État, des Régions et même des fonds européens, permettant la mise en œuvre d'actions concrètes et ciblées pour réduire les inégalités territoriales. La gouvernance de cet outil pourrait être confiée à l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) avec comme priorité l'accompagnement à la transition écologique, la rénovation thermique, le développement de solutions de mobilité plus sobres, plus inclusives et plus respectueuses de l'environnement.

En parallèle, l'expérience prouve que le versement mobilité est un outil qui s'avère particulièrement lourd, rigide et mal dimensionné pour les collectivités de petite taille qui souhaitent développer des projets de mobilité locale. Cela avait animé de nombreux débats autour de la LOM. Ainsi, il devrait être envisagé de suivre avec attention et garantir des financements dédiés au développement de services de mobilités non-régulier, partagés ou à la demande, dans les zones dites peu denses ou en périphérie des zones métropolitaines afin de répondre à des besoins territoriaux localisés répondant à des besoins de mobilité occasionnels et spécifiques.

L'État ne doit pas être un obstacle, il doit accompagner les collectivités, les responsabiliser et organiser avec elle la subsidiarité, à savoir l'intervention du pouvoir public à la bonne échelle au



service des citoyens. Libérer les énergies locales, renforcer le pouvoir d'initiative des élus c'est aussi remettre la République au cœur de nos territoires.

***Accélérer les prises de conscience en co-construisant avec tous les partenaires les aménagements, la flexibilité et les incitations pour une transition écologique et résiliente***

La pandémie a eu un impact économique et financier violent sur l'ensemble des acteurs des transports, aussi bien les opérateurs de transports publics que les entreprises de mobilités partagées (covoiturage et d'autopartage) ou de micromobilité. L'écosystème français des mobilités est l'un des plus dynamiques en Europe. Il est prioritaire pour France Mobilités que l'innovation, les expérimentations, l'ensemble des initiatives, des incubateurs et des projets pilotes lancés au cours des dernières années puissent tenir le choc de la crise qui s'annonce.

La crise sanitaire souligne la nécessité de repenser la ville et l'aménagement des territoires mais aussi le besoin de conserver des transports publics forts, et de développer massivement les alternatives à l'usage individuel de la voiture. Pour cela un écosystème vivant, dynamique, disruptif est essentiel pour imaginer de nouveaux outils, de nouvelles solutions au service des usagers. C'est encore plus vrai alors que la pandémie et la peur légitime qu'elle inspire favorisent le retour à l'usage de la voiture individuelle plutôt qu'aux modes partagés.

L'exploitation approfondie des données de mobilités doit permettre d'identifier toujours plus précisément les besoins des usagers et d'affiner la connaissance des flux. Ainsi, la donnée se met au service de l'urbanisme tactique favorisant des politiques d'aménagement du territoire plus agiles et différenciées.

Pendant la phase de déconfinement, le recours massif au vélo constaté montre que les français sont prêts au changement, pour peu qu'on les y accompagne par des aménagements cyclables sécurisés et des incitations à la remise en selle. La multimodalité entre progressivement dans les mœurs à mesure que les autorités organisatrices et les opérateurs de transports l'intègrent à leurs réseaux, tandis que le vélo connaît une nouvelle jeunesse. Cependant les mobilités actives et partagées ne sont pas encore un réflexe pour tous. Les citoyens doivent être les premiers acteurs de la transition écologique. La prise de conscience est en cours, elle doit s'accélérer. Il faut pour cela des aménagements dédiés et des incitations ciblées.

Le confinement a mis en lumière l'impact lourd des temps de trajet sur la qualité de vie de nombreux français, et questionné les équilibres entre vie privée et vie professionnelle. Alors que les impératifs sanitaires ont imposé davantage de flexibilité quant aux horaires de travail, le confinement a démontré qu'une autre organisation du travail, plus souple, incluant le travail à distance, était possible.

La "qualité de vie en dehors du travail" est aujourd'hui devenu un critère déterminant, voire prioritaire, des choix de carrière professionnelle. Le droit à la déconnexion, l'institutionnalisation progressive du télétravail sont les témoins d'une attente sociétale de plus en plus forte, et encore renforcée par la crise de la Covid-19, pour une organisation plus agile. Ces aspirations nous invitent à repenser l'organisation des déplacements domicile-travail.

La LOM a déjà apporté une réponse concrète avec le forfait mobilités durables. Ce nouveau droit social est un premier pas qui doit trouver sa place dans la vie de l'entreprise. Cependant les premiers retours d'expérience d'entreprises comme d'usagers montrent que celui-ci mériterait déjà d'être renforcé et élargi afin de permettre une vraie multimodalité.

# France Mobilités

## FRENCH MOBILITY

L'heure n'est plus au cloisonnement entre la sphère publique et le monde privé. L'organisation de nos territoires, et au premier chef de la mobilité, appelle à la collégialité. Collectivités, entreprises, usagers, doivent pouvoir travailler ensemble pour organiser une mobilité plus efficace, plus accessible et plus sobre en ressources. Là encore, la LOM propose une réponse concrète : les contrats opérationnels de mobilités, couplés à l'installation des "comités des partenaires", ont vocation à rassembler l'ensemble des acteurs d'un même bassin de vie pour penser et déployer un schéma cohérent de déplacements.

Au-delà du seul enjeu des transports, France Mobilités démontre chaque jour depuis sa création la compétence, le volontarisme et l'ingéniosité des acteurs du territoire : entreprises, startups, associations, élus et agents. Le développement de l'initiative locale est un pari qu'il faut tenter pour peu que l'on donne à ces acteurs les moyens de mettre en œuvre leurs idées.

Faciliter les adaptations locales, encourager la différenciation, libérer les énergies, accompagner les publics fragiles, impliquer pleinement l'ensemble des acteurs de la vie civile dans l'organisation de leurs territoires, voilà la vision de France Mobilités pour les mobilités de demain.









**Aménagement du  
territoire, mobilité,  
innovation**

**Sept propositions  
pour une relance  
solidaire**

## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, MOBILITE, INNOVATION, SEPT PROPOSITIONS POUR UNE RELANCE SOLIDAIRE

### PROPOSITION 1 – CREER UN FONDS DE SOLIDARITE TERRITORIALE

La création d'un fonds de solidarité territoriale permettra de libérer les capacités d'investissement des collectivités, encore fragilisées par la crise, tout en répondant au problème de sous-utilisation chronique des fonds européens (environ 61% du montant total disponible a été programmé en 2018 pour un taux de dépenses certifiées d'environ 35%).

Ce fonds aura vocation à lever deux freins à l'investissement et à l'innovation présents à l'échelon communal et dans les intercommunalités.

Dans un premier temps, il s'agira de reporter la charge administrative afférente au portage des dossiers en faisant opérer le fonds par une structure étatique qui accompagnera les collectivités dans leurs projets. Dans son pilotage national, une coopération étroite entre le Ministère de la Transition Ecologique (MTE), France Mobilités et l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) permettra de relever le défi d'accompagner les territoires sur les mobilités, en portant la raison d'être de « fabrique à projets ». L'ANCT, en tant qu'agence opérant, bénéficierait ainsi de dotations conséquentes en mobilisant notamment le FEDER et le FSE, complétés par une contribution de l'État, et éventuellement un appui financier des Régions pour des projets développés sur leur territoire, ainsi qu'avec le soutien des certificats d'économie d'énergie (CEE).



Dans un second temps, le pilotage au niveau État par le MTE, France mobilités, et l'ANCT, à laquelle on pourra adjoindre une animation territoriale confiée à la Banque Publique d'Investissement et aux partenaires de l'ingénierie territoriale de France mobilités (notamment la Banque des territoires) - en partenariat avec les Régions - permettra de fournir aux communes les avances de trésorerie nécessaires à mener à bien leurs projets tout en conservant une visibilité suffisante pour assurer sereinement leur gestion budgétaire courante. Les collectivités devraient pouvoir saisir directement l'ANCT afin de bénéficier de l'aide du Fonds, afin d'éviter les logiques d'appels à projets. La promotion du dispositif pourrait reposer sur le réseau des partenaires BPI, Banque des territoires et les Régions.

Ce dispositif permettra par ailleurs d'orienter les aides mises en œuvre avec une vision cohérente à l'échelle de l'ensemble du territoire et d'en assurer la péréquation. On retiendra ainsi les thématiques suivantes en première approche :

- La création de véritables éco systèmes permettant de créer à l'échelle des territoires des chaînes logistiques cohérentes et durables dans les mobilités des personnes, comme celles des biens et services ;
- La réalisation de pôles d'échanges intermodaux et des infrastructures favorisant l'intermodalité ;
- La mise en place d'outils d'exploitations et de valorisation des données de mobilité ;
- Le déploiement de services d'informations et de billettiques multimodales ;
- Le développement des mobilités partagées et résilientes, et transports à la demande dans les territoires peu denses et villes moyennes ;
- La fédération des acteurs et le développement de solutions de mobilité solidaire et inclusive accessible à tous ;
- La revitalisation des centres-villes et centres-bourgs ;
- La couverture numérique du territoire ;
- La mise en place de filières autour de l'économie circulaire ;
- L'accompagnement à la performance énergétique des équipements et installations.

La mise en place de cette mesure aura ainsi un puissant effet de levier sur les investissements en termes d'aménagement dans les communes les plus touchées par les incertitudes conséquentes à la crise. L'accompagnement de l'ANCT lèvera les réticences des communes eu égard au contrôle de légalité en renforçant la sécurité juridique du portage de projet. A moyen terme, les moyens alloués permettront de restaurer le climat de confiance du bloc communal pour l'investissement et d'inscrire ceux des projets les plus ambitieux dans des programmes pluriannuels, premiers pas vers la mise en œuvre d'une politique concrète tournée vers l'innovation pour la transition écologique des mobilités.

### PROPOSITION 2 – LIBERER L'EXPERIMENTATION TERRITORIALE ET L'URBANISME TACTIQUE

Mesure phare du déconfinement, la mise en œuvre d'aménagements provisoires a été unanimement reconnue à la fois comme un puissant outil de gestion de crise et une opportunité de repenser la logique selon laquelle nous concevons l'aménagement de nos territoires.

La réalisation d'aménagements à titre d'expérimentation permet en effet de rapprocher les pouvoirs publics des usagers, sous la forme d'une concertation opérationnelle via **la validation par l'usage** qui a la vertu de remettre en plus grande partie le pouvoir décisionnel dans les mains du public. La réalisation des pistes cyclables provisoires est en la matière une démonstration probante de l'efficacité de cette approche qui démontre le pouvoir d'initiative des élus locaux et leur capacité à agir rapidement sur le réel. L'ensemble des collèges de France Mobilités souligne l'enjeu de pérennisation de ces aménagements, dès lors qu'ils ont démontré par l'usage leur pertinence.



Il est proposé de **libérer l'expérimentation territoriale en donnant la possibilité de transférer certains pouvoirs de dérogation des préfetures aux collectivités, dans les champs de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire ou de la politique de la ville**, et en l'élargissant au domaine des transports. Ce renversement de la charge de l'autorisation de dérogation se ferait dans les mêmes contraintes de respect des principes de l'intérêt général et de sécurité publique, en concertation avec les préfets, auxquelles on

pourra adjoindre des limites temporelle et budgétaire liées aux transformations souhaitées.

Par ailleurs, France Mobilités recommande **d'accompagner la mise en œuvre de ces expérimentations en définissant un cadre de passation des commandes aligné avec le dispositif d'achat innovant permis par le décret du 24 décembre 2018**. Il s'agit de donner aux collectivités la possibilité de passer des marchés de gré à gré pour la réalisation d'aménagements ou de services temporaires avec un retour d'expérience sous 6 mois et dans un montant plafonné à 100 000 € HT. Il sera ainsi possible pour les collectivités de mettre en œuvre rapidement et simplement des aménagements d'urbanisme tactique, que ce soit dans un contexte de gestion de crise ou pour orienter au sens large leurs politiques d'aménagement.

Le contrôle de légalité pourrait se faire sur la base du respect de ces règles et de la validation du projet par l'usage. La consultation du public pourrait se faire ex-ante lorsque nécessaire, mais également ex-post afin de sanctionner le processus de validation. Dans le même temps des modalités de recours par les usagers et les acteurs du territoire doivent être prévues. La Commission nationale du débat publique (CNDP) pourrait utilement contribuer à la mise en œuvre de cette disposition en proposant une procédure de consultation publique, amont ou aval, adaptée à la flexibilité et l'agilité recherchée. Une saisine de la CNDP pour avis général sur la méthode pourrait même être envisagée afin de sécuriser et accompagner les élus locaux.

Ces marchés d'expérimentation seront un complément utile afin de pleinement utiliser le droit à la dérogation et à l'expérimentation locale et pourront ouvrir à des aides fournies par le fonds de solidarité territoriale.



## PROPOSITION 3 – VEILLER AUX RESSOURCES NECESSAIRES AU FINANCEMENT DE LA MOBILITE EN ZONES PEU DENSES

La LOM a permis une avancée importante pour couvrir les zones blanches en matière de transport. Cependant, certaines autorités organisatrices devenues Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ne disposent d'aucune ressource dédiée pour se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité.

En effet, la possibilité pour une autorité organisatrice de prélever le versement mobilité reste conditionnée à l'organisation de services réguliers, dont le coût, le niveau d'ingénierie requis, et la capacité administrative et juridique nécessaire pour leur mise en œuvre sont souvent disproportionnés pour répondre aux besoins de territoires ruraux ou de petites collectivités. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas, dans ces territoires, de besoins de mobilité.

Cet état de fait et cet état du droit laissent sans ressources dédiées de nombreuses collectivités qui souhaiteraient déployer, sur leurs assises, des services de mobilités agiles, innovants, à la demande répondant à des besoins spécifiques et localisés. Ces services peuvent prendre de nombreuses formes, aussi bien la mise à disposition de services de navettes, qui à l'avenir pourraient devenir autonomes, que de services d'autopartage, de location de vélos à la demande ou encore des services de covoiturage organisés au niveau local.

Depuis plus de deux ans, France Mobilités a pu constater la pertinence de ces cas d'usages pour de nombreux territoires, souvent des zones peu denses, enclavées ou isolées des zones métropolitaines, et les difficultés de financement et corrélativement de montage et d'ingénierie de ces projets. Sur la base de leur expérience de terrain les collègues de France Mobilités soulignent l'importance de prévoir des politiques d'investissement dédiés aux besoins de mobilité spécifiques de ces territoires.



Le cadre posé par la LOM prévoit que les EPCI ont jusqu'au 31 mars 2021 pour délibérer concernant la prise de compétence mobilité. A défaut, cette compétence restera exercée par les régions dans les "zones blanches", sans pour autant pouvoir prélever de versement mobilité.

Les collègues de France Mobilités rappellent qu'il est essentiel, dans le cadre de cette prise de compétence que les futures AOM mettent en œuvre une politique volontaire de

soutien aux transports pour les zones peu denses, notamment par l'organisation de services non-réguliers, à la demande ou partagés, à même de répondre aux spécificités de ces territoires.

La réforme de la fiscalité locale actée dans la Loi de Finances pour 2020 doit permettre d'accompagner la montée en compétence des AOM et le financement de leur politique de mobilité. Conformément à l'engagement du gouvernement, les intercommunalités pourront compter sur le dynamisme de la part de la TVA qui leur sera attribuée – en compensation de la suppression de la taxe d'habitation - pour financer leur compétence « mobilité ».

# France Mobilités

## FRENCH MOBILITY

Attachée à la valeur de l'expérimentation, France Mobilités invite le gouvernement à évaluer l'impact de cette réforme sur la capacité des AOM à investir au-delà des seuls services réguliers, pour la desserte des territoires peu denses, enclavés ou isolés.

Les collègues de France Mobilités seront attentifs au bilan de la prise de compétence par les EPCI et proposeront, le cas échéant, plusieurs pistes pour rendre cette compétence plus attractive, avec des moyens dédiés pour les zones peu denses.

Ces propositions sur les moyens et les ressources auront vocation à alimenter le débat d'idées. Si elles étaient retenues, elles devront faire l'objet d'une concertation entre les collectivités, les usagers et les acteurs économiques locaux, qui pourrait être organisée dans le cadre des Comités des partenaires prévus par la LOM. Créés par chaque autorité organisatrice, ces comités permettent de faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité, en étant consulté avant toutes évolutions substantielles de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.

## PROPOSITION 4 – ÉLARGIR LE CHAMP DU FORFAIT MOBILITES DURABLES ET REVALORISER SON MONTANT POUR ETOFFER LE BOUQUET DE SERVICES ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Dans le cadre de la crise COVID 19, les mesures de limitation des déplacements ont pesé lourd (et continuent) dans la balance économique des services de transport ainsi que sur le pouvoir d'achat des ménages. Il apparaît donc essentiel d'accompagner financièrement tous les citoyens et notamment les salariés, afin de les inciter à utiliser des modes alternatifs à la voiture individuelle, et les opérateurs de services de transport pour que l'offre puisse répondre à la demande. Par ailleurs, cette crise a conduit à ce que les citoyens se détournent, pour des raisons sanitaires, des transports collectifs et des modes de transport partagés. Elle fragilise également les opérateurs de nouveaux services dont le modèle économique est encore souvent instable.

Le forfait mobilités durables est l'une des innovations environnementales de la LOM. C'est un nouveau droit créé pour les salariés. Il permet aux employeurs des secteurs privé et public de rembourser l'usage des nouvelles mobilités au même titre que le transport public. Au-delà des défis du déconfinement (soulager les transports en commun tout en évitant de saturer les réseaux routiers), cet encouragement financier et individuel est fondamental au moment où se développent les pistes cyclables et les voies réservées au covoiturage. C'est également l'une des propositions formulées par la convention citoyenne pour le climat.

**Nous recommandons de rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les grandes entreprises** (au sens de la définition de l'Insee) **et d'élargir son champ en intégrant l'ensemble des modes durables**, dont les engins de déplacement personnels en propriété (seuls ceux en free-floating sont éligibles au forfait à ce jour), l'entretien des véhicules, les opérations de conversion vers des motorisations moins émettrices telles que leetrofit électrique ou les carburants alternatifs, et de revaloriser le montant du forfait. Il est souhaité également à minima d'aligner le dispositif dans le secteur public (fonctions publiques d'État, territoriale et hospitalière) sur le privé.

Comme l'a proposé la Convention citoyenne pour le climat, il est proposé **d'augmenter le montant du forfait mobilités durables en le portant à 500€ dans les secteurs privé et public**. Afin de couvrir les déplacements de rabattement avec des modes durables, notamment pour les franciliens, il est proposé d'aller plus loin **en déplaçant le cumul entre le forfait et le remboursement des abonnements en commun**, aujourd'hui bloqué à 400€ (ou au montant équivalant à la moitié du remboursement des abonnements transport). En effet, aujourd'hui, dans les villes où le montant de l'abonnement est élevé, les salariés ne peuvent pas bénéficier du forfait; ce déplaçonnement permettrait de réduire l'utilisation de la voiture individuelle sans opposer les modes de transport.

De nombreux collègues soutiennent un dispositif un peu différent, que nous soumettons ici afin d'alimenter la réflexion et le débat : **porter le seuil de 400€ à 800€/an/salarié avec un cofinancement de l'État à hauteur de 50% pour les TPE, PME et les entreprises situées en zones rurales**. Cette proposition (portée par Via-ID et plus de 150 acteurs de la mobilité) double le seuil actuel, en ne faisant pas porter la totalité des coûts par les entreprises et permettrait d'accélérer la multimodalité.

## PROPOSITION 5 – INTRODUIRE DES FLEXIBILITES DANS LE DROIT DU TRAVAIL EN LIEN AVEC LES MOBILITES

Dans le contexte de confinement, une nouvelle organisation du travail s'est mise en place avec le télétravail et les systèmes de visioconférence. Ces outils permettant et facilitant le travail à distance ont fait naître chez les citoyens un intérêt pour la question de la "démobilité" et les effets d'une réduction générale des temps de transport au profit du temps consacré à la vie personnelle. Cette prise de conscience de l'impact des mobilités contraintes, et les attentes pour un rééquilibrage entre vie privée et professionnelle, apparaît légitime et pourra difficilement être ignorée.

Loin d'être entièrement subie la généralisation du télétravail, là où l'activité le permettait, a ouvert de nombreuses perspectives pour les entreprises, aussi bien en termes d'organisation des équipes, de gestion et de flexibilité des ressources humaines, d'économies foncières mais également de bien-être au travail. L'avènement des métiers de services, de l'auto-entrepreneuriat, et des pratiques nouvelles nées de l'incubation comme le "coworking" ou le "flex-office" ont démontré que de nouvelles organisations du travail étaient possibles. Le confinement a prouvé par l'exemple qu'elles n'étaient pas réservées aux startups, mais pourraient utilement s'intégrer à la vie des entreprises traditionnelles.

Si ces nouveaux modes d'organisation offrent de nouvelles opportunités, elles peuvent également présenter des risques. L'appartenance à une entreprise, une administration, la présence et la socialisation sur le lieu de travail, ou encore le contact humain dans le cadre des activités professionnelles constituent également des facteurs d'intégration non négligeables. L'intégration et la diffusion d'organisations plus flexibles du travail ne doivent pas venir affaiblir le cadre protecteur du droit du travail ni aggraver des fractures sociales en favorisant l'isolement des travailleurs. Plus concrètement, l'introduction de flexibilités ne doit pas accélérer le phénomène de plateformes du travail, c'est pourquoi elle doit être organisée et encadrée par le droit, dans le champ de l'entreprise ou de l'administration.

L'intégration concertée de ces nouvelles pratiques viendrait logiquement accompagner la large prise de conscience environnementale observée au cours des derniers mois. Le confinement a illustré, en temps réel, de manière tangible, l'impact des activités humaines sur l'environnement. Il a favorisé la réflexion, les prises de parole et de position publique en faveur d'une action plus volontaire qui commence au niveau de chaque individu.

Compte tenu de l'impact massif des flux de déplacements domicile-travail sur l'environnement, une vraie **réflexion doit être menée avec tous les acteurs pour penser la cohérence des solutions de mobilité individuelle, de mobilité collective, de télétravail, d'aménagement des horaires de travail avec comme objectifs la désaturation et le développement des réseaux de transports publics, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre l'autosolisme et la réduction des fractures territoriales.** Parmi les actions concrètes menées pendant le confinement et le déconfinement qui doivent être pérennisées, on peut retenir l'élargissement des plages horaires d'arrivée et de départ au travail et des accords sur le télétravail.

A l'instar de ce que prévoit la LOM dans le cadre des comités des partenaires, il est nécessaire de **renforcer le rôle des employeurs** en tant qu'acteur de la transition écologique et de l'aménagement du territoire en accompagnant notamment **la mise en place de bureaux des temps** (lissage des heures de pointe) sur des zones d'activités avec un projet partenarial entre les entreprises, les collectivités et les opérateurs.

Concernant le télétravail, il apparaît essentiel aux collèges de **garantir à chacun la possibilité de bénéficier du télétravail lorsque ce droit est compatible avec l'activité professionnelle exercée**, aussi bien dans le secteur privé que le secteur public, à raison d'un jour minimum par semaine. A cette fin deux actions devraient être mises en œuvre. D'une part définir et préciser clairement les motifs pouvant justifier le refus du télétravail par un employeur. D'autre part sanctuariser la question de la mise en place du télétravail dans le cadre des accords de branche ou de filière. De la même manière la question du télétravail devrait être intégrée aux négociations annuelles obligatoires sur la qualité de vie au travail.

## PROPOSITION 6 – INTEGRER LES MOBILITES DANS LE CHAMP DE LA RESPONSABILITE SOCIETALE DES ENTREPRISES

La crise a mis plus que jamais en évidence l'importance des effets climatiques et environnementaux de nos activités. Les mobilités, parmi les secteurs les plus polluants et émetteurs de gaz à effets de serre, sont pour leur grande majorité consacrées aux flux domicile travail et de fret nécessaires au bon fonctionnement des activités économiques des entreprises. Il convient d'agir dès aujourd'hui auprès de ces dernières afin de les **inciter à orienter leurs flux logistiques et humains vers des solutions massifiées, et plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air.**

**Ainsi, il est proposé de faire entrer les mobilités au sens large dans le champ de la responsabilité sociétale des entreprises pour les grandes entreprises soumises à l'obligation de déclaration de performance extra-financière.** Cette évolution pourra s'inscrire dans la thématique environnement au sens de la norme ISO 26000 en ajoutant les mobilités aux éléments déjà pris en compte (prévention de la pollution, utilisation durable des ressources, atténuation des changements climatiques et adaptation, et protection de l'environnement et de la biodiversité et restauration des habitats naturels).

La prise en compte de ce nouveau critère incitera les entreprises, au-delà de leur plan mobilité, à intégrer pleinement dans leur stratégie les questions relatives aux déplacements pendulaires de leurs employés et de mettre à profit des outils tels que le télétravail, le lissage des horaires ou le Forfait Mobilités Durables. Il permettra également de mieux valoriser les choix logistiques vertueux des entreprises, sur l'ensemble de la chaîne de valeur logistique de production des entreprises.

L'enjeu est de pouvoir valoriser les externalités négatives évitées grâce à la mise en œuvre de solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement. La question de la valorisation de la tonne de CO2 fait déjà l'objet de différentes propositions : la mise en place de dispositifs de réduction d'impôt en fonction des émissions évitées, l'application de tarifications incitatives pour les usages les plus vertueux, ou encore le conditionnement de l'attribution d'aides publiques.

A court et moyen terme, il est possible de mieux valoriser les pollutions évitées par des mesures volontaires de promotion des pratiques de gestion des flux et d'achat responsable auprès des entreprises, mais également des administrations et des consommateurs.

Au titre de la responsabilité sociale des entreprises (RSE), le développement de pratiques de mobilité d'entreprises et de logistique vertueuse devrait être visé, au-delà des items déjà présents et imposés, dans la déclaration de performance extra-financière des entreprises et faire l'objet d'engagements spécifiques, par exemple sur le secteur fret et logistique des incitations au report modal vers le fret ferroviaire ou à l'utilisation de solutions douces comme le vélo-cargo, ou encore l'introduction d'obligations de réductions d'émissions de CO2 pour les chargeurs.

**Le respect de ces engagements devrait faire l'objet d'un reporting annuel présentant les résultats, le bilan des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de l'exercice clos, l'actualisation des engagements ainsi que la stratégie de réduction de ces émissions.** Dans une approche plus contraignante des engagements des entreprises, la mise en place de sanctions pourrait être envisagée en cas de non atteinte des objectifs environnementaux qui pourraient être fixées par voie législative

Les entreprises visant une amélioration des performances environnementales sur l'ensemble des mobilités de leurs salariés et de leurs flux de marchandises devraient avoir un accès facilité aux marchés publics et aux aides d'accompagnement soumises à éco-conditionnalité.

L'achat public peut également être un levier d'action efficace en y introduisant davantage de critères de responsabilité environnementale au regard de ce qui est déjà possible via les critères d'attribution ou les clauses d'exécutions des marchés. Le recours à des modes de transport décarbonés ou faibles en émissions devrait être davantage pris en compte dans le cadre de l'appréciation du caractère responsable d'une offre et pourrait faire l'objet d'obligations minimales.

Enfin afin de sensibiliser les consommateurs, la création d'une certification valorisant l'engagement de sociétés dans le verdissement des flux liés à leurs activités serait pertinente. Il permettrait aussi de valoriser les démarches vertueuses auprès des clients industriels, au titre de leurs engagements RSE, comme vers les acheteurs publics, au titre de l'achat public responsable.



### PROPOSITION 7 – FAVORISER LES MOBILITES SOLIDAIRES EN LES CERTIFIANT ET EN LES ACCOMPAGNANT

Selon le baromètre des mobilités (FNH/Wimoov), plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20% de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer en France, mais également cinq millions de seniors. Ces difficultés sont à la fois économiques (pour 50% des Français, le coût des déplacements est le 1er obstacle à la mobilité), matérielles (manque de moyens de locomotion), cognitives (accès au permis de conduire, capacité à se repérer sur un plan...) et psychosociales (avoir confiance dans sa capacité à se déplacer). Pour de très nombreuses personnes ces difficultés ne sont pas visibles, et sont difficilement prises en compte dans les réseaux de transport conventionnels. Elles alimentent une anxiété envers la mobilité qui favorise l'isolement ou l'exclusion économique, sociale et culturelle.

Ainsi, une personne sur quatre déclare avoir refusé un emploi pour des raisons de mobilité, ce chiffre passe à 43% chez les publics défavorisés. Concernant les employeurs, 41% ont déjà rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité et pour 59% d'entre eux, un candidat a refusé une embauche, faute de pouvoir s'y rendre.

Aujourd'hui si 55% des Français estiment ne pas avoir le choix de leur moyen de déplacements cette proportion est de 85% pour les personnes résidant dans des communes isolées. A l'heure où la voiture individuelle coûte de plus en plus cher, 77% des Français déclarent ne pas avoir accès aux transports collectifs à pied.

Au-delà du défi climatique et environnemental, la crise a été un révélateur de ces inégalités et nous a rappelé l'importance de développer et maintenir le lien social, fait générateur des solutions d'entraide qui ont participé pour beaucoup dans l'atténuation des effets de la crise, notamment pour la partie de la population la plus vulnérable. Or peu d'autres endroits que ceux dédiés aux services de mobilité rassemblent autant et permettent la rencontre de populations de milieux et d'horizons divers. Ainsi, **favoriser l'usage des mobilités collectives et solidaires permettra, dans le même temps que de réaliser d'importantes économies d'énergie, l'apprentissage du partage et l'appropriation d'une culture de l'entraide.**

L'ouverture du dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) au secteur des mobilités a accéléré le développement de services d'accompagnement visant à convertir les flux réalisés en véhicule particulier vers des solutions de mobilité à la fois plus durables et plus inclusives. Les plateformes de mobilités dites « inclusives », qui se développent depuis 2008, permettent ainsi aujourd'hui l'accompagnement de plus de 20 000 personnes. D'autres initiatives existent dans ce domaine et l'importance des dotations ouvertes par les CEE devrait encore accélérer leur apparition dans les années à venir.

La mobilité inclusive est aujourd'hui confrontée à un double enjeu: d'une part la nécessité de professionnaliser le secteur, et d'autre part le besoin de pouvoir mieux identifier les services et les offres dans les territoires.

A cette fin il est proposé la création **d'un certification « Mobilité Durable et Inclusive »** qui sera délivré sur la base d'un cahier des charges constitué en concertation avec les acteurs de la mobilité. Cette certification accompagnée par l'Etat permettra d'accompagner la professionnalisation et la structuration des métiers de la mobilité inclusive, en **posant un cadre a minima, de bonnes pratiques, de compétences, de process et de méthodes.**



La définition de cette certification répondra à un double enjeu de promotion des usages vertueux en termes de mobilité et de professionnalisation des métiers de la mobilité durable. Pour les entreprises du secteur, il s'agira de se fédérer derrière des valeurs communes et partagées et de les défendre au travers de leurs actions de manière univoque, favorisant ainsi leur adoption par un large public.

Parce que l'enjeu de la mobilité solidaire ne saurait se limiter aux seules plateformes d'accompagnement, **France Mobilités propose que cette certification puisse également être délivrée à l'ensemble des services de mobilité qui s'engagent dans une démarche d'inclusivité** afin de faciliter les déplacements des publics fragiles, aussi bien dans les réseaux de transport en commun que dans les services de mobilité individuelle comme l'autopartage ou partagée comme le covoiturage.

Cette certification viendrait d'accroître la visibilité des plateformes et des services de mobilité inclusive par le biais d'un label dédié et la création d'un réseau des entreprises et opérateurs certifiés permettant la réalisation régulière d'audit et l'amélioration continue des pratiques et démarches placées sous la maîtrise d'ouvrage de l'État.





**Accompagner la  
transition,  
anticiper les  
changements,  
repenser les flux**

## ACCOMPAGNER LA TRANSITION, ANTICIPER LES CHANGEMENTS, REPENSER LES FLUX

Au carrefour de l'urgence climatique et de la révolution numérique, l'écosystème des transports et des mobilités est à l'aube de transformations majeures.

La crise sanitaire a, de manière indirecte, confirmé les recommandations des assises nationales de la mobilité et les choix actés par la Loi d'orientation des Mobilités : réduire la dépendance au véhicule individuel, lutter contre la pollution de l'air, accélérer le verdissement des flottes et renforcer la place des modes actifs et partagés, y compris les transports collectifs.

Cette transition ne sera résiliente et durable que si elle est au service des usagers et des territoires. C'est le sens du droit à la mobilité instauré par la LOM. C'est dans cette optique que s'inscrivent les sept propositions formulées par France Mobilités : libérer les énergies locales en actant la différenciation et le droit à l'adaptation, faciliter l'émancipation individuelle en donnant à chaque citoyen les moyens d'être acteur de sa transition.

A la lumière des retours d'expérience, les collègues de France Mobilités soulignent que les capacités d'adaptation et de limitation de la dépendance automobile reposent nécessairement sur des réaménagements des sites d'activité. Ils soulignent qu'un enjeu fort se dessine autour de la consolidation et de l'accentuation du recours à la proximité afin de renforcer aussi les capacités de résilience des territoires à une crise sévère.

La relocalisation, en lien avec la relance de l'économie, implique une stratégie industrielle volontariste de la part de l'Etat et des Régions qui s'appuie sur la valorisation des externalités positives (emploi, maîtrise de l'environnement, capital d'innovation, RSE, etc.) induites. Cette stratégie ne saurait réussir sans un réseau d'infrastructures et d'activités logistiques efficace, moderne et interconnecté.

Dans cette optique les filières ferroviaire, automobile et aéronautique, doivent être au cœur de la relance. Fortes d'entreprises leaders au niveau international et d'un écosystème dense de PME et TPE innovante, ces filières disposent d'un tissu industriel structuré et implanté au cœur des territoires, porteur d'emplois et de compétences. Il est prioritaire aujourd'hui d'accompagner les filières industrielles ferroviaire, automobile et aéronautique dans la transition écologique de leurs modèles, et la transformation de leur savoir-faire et de leurs métiers. Dans la même optique de nouvelles filières pourraient être développées, comme par exemple l'émergence d'une vraie filière "vélo" tricolore.

La transition écologique des mobilités et l'aménagement durable du territoire ne sauraient cependant être une fin en soi. Vecteur essentiel des activités humaines, la transition du secteur des transports a vocation à accompagner une transformation globale des chaînes de valeur économique, écologique et solidaire.

Les collègues de France Mobilités appellent à une réorganisation plus large des chaînes de valeur favorisant une relocalisation des activités à haute valeur ajoutée ainsi que des ressources nécessaires, aussi bien sanitaires, alimentaires, agricoles mais également intellectuelles, et des moyens de production associés. A ce titre, la pandémie a mis en exergue la dépendance de notre économie à certains biens et la vulnérabilité de nos lignes d'approvisionnement face à des situations de crise.

L'urgence climatique appelle à une réorganisation des flux logistiques qui questionne légitimement la place des plateformes et l'impact du e-commerce sur notre environnement et sur notre économie. Au-delà du débat nécessaire sur l'impact environnemental du modèle logistique et des projets fonciers portés par les acteurs du e-commerce, qui contribuent aussi bien à accélérer l'artificialisation des sols qu'à aggraver la congestion urbaine, les collègues de France Mobilités appellent à s'interroger sur la question du modèle économique que nous souhaitons promouvoir.

La crise a largement démontré les limites des interdépendances engendrées par la globalisation de l'économie mondiale et souligné l'impact écologique majeur de la mondialisation des flux logistiques nécessaires au fonctionnement de ce modèle économique. Les collègues de France Mobilités encouragent à repenser l'organisation des flux au service d'une croissance raisonnée, organisée de manière stratégique autour de productions à haute valeur ajoutée, résiliente, implantée sur les territoires, et non-délocalisable.

Cette transformation demande une nouvelle tactique logistique basée sur la multimodalité, qui mette à profit le maillage dense des réseaux ferrés et fluviaux en connexion avec les interfaces aéroportuaires et portuaires de premier plan présentes sur le territoire. Il ne s'agit pas d'opposer les modes mais d'exploiter leurs complémentarités. Ainsi, le transport routier de marchandises trouve toute sa pertinence dans la desserte fine des territoires et la livraison du dernier kilomètre. La logistique constitue un levier, souvent négligé, d'optimisation économique et écologique. Les collègues de France Mobilités appellent donc à repenser l'organisation des flux de marchandises selon un schéma qui permette une internalisation équitable des externalités négatives du transport tout en favorisant une optimisation des coûts économiques et environnementaux.

Cette nouvelle organisation logistique pourrait s'appuyer sur la modernisation ou la création de pôles multimodaux d'échanges autour des grands hubs et jusqu'au cœur des territoires, au service d'une relocalisation des activités industrielles. Les membres de France Mobilités soulignent qu'un grand nombre de territoires comportent des pôles d'activités en attente de revitalisation. Ils recommandent par ailleurs la création d'un véritable observatoire des mobilités et des chaînes logistiques, permettant d'identifier leurs caractéristiques et d'anticiper leurs besoins futurs.

La transition écologique doit être le centre de gravité de cette stratégie de réindustrialisation. Le développement de nouvelles filières technologiques et industrielles relocalisées et tournées vers des activités plus « vertes » participerait d'une économie plus résiliente. Ainsi, les enjeux de transition énergétique ouvrent un large champ d'investissement en faveur de la montée en puissance des filières électrique et hydrogène, tandis que la France est déjà dotée d'une expertise forte dans le déploiement de réseaux de gaz renouvelables sur les territoires. L'atteinte d'un mixte énergétique équilibré constitue la condition sine qua non aux enjeux de souveraineté et de résilience de notre approvisionnement.

Le secteur des transports est lui-même porteur de nombreuses innovations au service d'une mobilité plus efficace et plus sobre - systèmes de navigation connectés et autonomes, géolocalisation, systèmes d'exploitation des données - dont les applications dépassent le seul secteur des transports et constituent des leviers de croissance et de rayonnement de nos champions industriels à l'international.

A l'État d'être stratège pour mobiliser les financements et planifier les investissements de manière cohérente et ciblée. Les fonds publics, couplés aux financements européens, doivent agir en garantie des investissements privés afin de maximiser l'effet de levier, sur le modèle du

# France Mobilités

## FRENCH MOBILITY

Fonds européen pour les investissements stratégiques. Cette reconquête industrielle doit participer au réinvestissement de nos territoires par le développement de nouvelles activités, la transformation et la modernisation de sites d'activités existants. Elle nécessite également un effort accru et volontaire en matière de Recherche et Développement, ainsi que de financement de l'innovation principal vecteur de création de valeur.

Cette ambition a vocation à se déployer au niveau communautaire, appuyée sur la force du marché unique, afin de permettre enfin l'émergence de champions européens à même de s'imposer dans la compétition internationale. A ce titre le développement et le renforcement de flux logistiques plus durables à l'échelle européenne, en particulier les corridors de fret ferroviaires, devraient constituer une priorité de l'Union.

Enfin, les membres des collèges soulignent que ces transitions interrogent constamment l'exercice des métiers et demandent des efforts permanents d'adaptation et d'évolution des pratiques professionnelles, le renforcement des compétences individuelles comme collectives, nécessaires à leur conduite. La réponse à ces enjeux passera par une évolution des formations initiales et continues afin d'accompagner la transformation des métiers au regard des nouveaux enjeux climatiques, économiques et technologiques. L'évolution des formations initiales permettra de préparer les nouvelles générations à ces défis. Elle devra se coupler avec la mise en place de nouvelles formations continues pour accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs compétences et l'adaptation des métiers aux nouveaux besoins. L'accompagnement des travailleurs, la formation des nouvelles générations doivent être une priorité de la relance.







The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the page from the top left towards the bottom right, creating a sense of motion and depth.

# **Synthèse – Contributions des collèges France Mobilités**

## SYNTHESE – CONTRIBUTIONS DES COLLEGES FRANCE MOBILITES

Les présentes propositions ont été construites sur la base des contributions des collègues du Comité Stratégique France Mobilités, de celles des ambassadeurs France Mobilités ainsi que de propositions collectées dans le cadre de la construction du plan de relance et de la Convention Citoyenne sur le Climat.

Les éléments de diagnostic y sont largement partagés : les mobilités de demain devront être davantage collectives, inclusives, sobres et donc résilientes. Les difficultés que nous venons de connaître, et que nous pourrions avoir de nouveau à affronter dans un avenir proche, font de ce concept de résilience le maître mot des politiques qui guideront dorénavant l'évolution des services publics. L'introduction de la résilience dans le champ de la durabilité appelle ainsi à un changement fondamental : la remise en question du concept de développement durable.

La crise a en effet mis en lumière les écueils de ce dernier principe. Le rapport au temps et aux limites physiques de nos ressources que le développement durable impose semble désormais incompatible avec les enjeux auxquels nous devons faire face. Ces enjeux nouveaux sont en réalité un retour aux sources en ce qu'ils nous invitent à répondre à des besoins naturels : accès à l'énergie, aux soins, se nourrir, se déplacer...

Le cap que nous venons de franchir nous impose finalement de réfléchir à la part de notre énergie, au sens collectif du terme, que nous souhaitons allouer au développement (technologique, économique), et à la direction dans laquelle nous engageons ce développement, en regard de la part que nous allouons à la pérennisation de services dont nous disposons aujourd'hui dans une logique de résilience. La brutalité avec laquelle la pandémie nous a frappé montre par ailleurs que ce changement ne peut pas attendre, et appelle ainsi dès aujourd'hui à la mise en place de mesures pragmatiques afin d'introduire la résilience dans nos modes de faire et notre culture commune.

Engager le secteur des mobilités dans cette transformation, c'est d'abord reconsidérer la charnière aménagement/transports à l'aune des problématiques rencontrées durant la crise. On l'a vu avec les mesures dites d'urbanisme tactique, le public est prêt à réaliser d'importants changements dans ses habitudes pourvu que les pouvoirs publics envoient des signaux forts et clairs. L'usage du vélo a ainsi fortement augmenté dans les villes suite à l'apparition des pistes cyclables temporaires. Il est évident que d'autres efforts seront à consentir pour pérenniser ces comportements, ce challenge est aujourd'hui celui des pouvoirs publics. Ces résultats sont encourageants et laissent entrevoir d'autres axes d'optimisation, pour l'intermodalité qui a besoin de ses lieux dédiés, pour les transports en commun qui bénéficieraient de voies réservées, pour les modes actifs en garantissant la continuité des itinéraires et la présence partout où il y en a besoin de véhicules en location. Ce sont autant de preuves que la résilience des systèmes de mobilité est étroitement liée aux politiques d'aménagement des territoires locaux et que les enjeux de gestion de crise trouveront des réponses à ce même échelon.

Aller vers davantage de résilience c'est également multiplier les possibilités offertes aux usagers pour se déplacer. Ainsi l'importance de concevoir l'ensemble de l'offre de mobilité comme un système et multiplier les points de concours entre chacune de ses composantes pour construire un véritable maillage couvrant l'ensemble du territoire. La surreprésentation des véhicules individuels dans notre mix de mobilité fait que tout développement en faveur de l'intermodalité permettra un report majoritaire vers les transports collectifs ou les modes actifs. La disponibilité

et le bon dimensionnement de ces offres, ce qui passe notamment par la réalisation d'aménagements dédiés, seront ensuite décisifs afin que s'occasionne le transfert. Les services numériques de type MaaS, la généralisation et l'homogénéisation de ces systèmes afin de créer une véritable expérience voyageur et les facilités de paiement offertes par la billettique sans contact représentent des opportunités majeures en ce sens et sont la démonstration qu'il est possible de concilier développement et résilience.

Pour occasionner une véritable transition des usages, l'ensemble des pouvoirs publics doit adopter une posture pédagogique et mettre en œuvre des politiques d'accompagnement et d'incitation à la mesure de leurs ambitions. Dans la continuité des travaux qui ont abouti à l'écriture de la Loi d'Orientation des Mobilités, il s'agit de faciliter l'accès à certains services en mettant à la disposition des citoyens comme des institutions les outils nécessaires et d'inciter à leur utilisation par des interventions d'information et de financement. Ce type de politique s'incarne pleinement dans le forfait mobilités durables, dont l'ensemble des acteurs souhaite voir s'élargir le périmètre, ou l'opération "Coup de pouce vélo". Dans le temps court, la crise a montré la nécessité d'investir les sujets connexes aux mobilités comme celui du travail, en favorisant le recours aux horaires décalés et au télétravail. Sur le plus long terme, il s'agit de poursuivre la dynamique d'ouverture des Certificats d'Économie d'Énergie au champ des mobilités et de construire autour de ce principe d'action de nouvelles initiatives.

Dans le même mouvement, des secteurs entiers se verront imposer une pression afin de s'adapter au nouveau contexte des mobilités. Il est fondamental d'anticiper ces mouvements en proposant dès aujourd'hui que la réflexion s'engage autour de la mise à disposition de nouvelles formations, en cycle initial comme en continu. En effet les métiers de l'automobile devront nécessairement traverser une double transformation qualitative et quantitative dans les années à venir pour que la transition écologique ait lieu. Le volume de déplacements, dans le même temps, devrait poursuivre sa progression et l'on devine dès lors l'enjeu majeur de conversion des emplois actuels et d'anticipation des nouveaux métiers de la mobilité qui y est affilié.

Enfin la crise a démontré que la résilience en matière de mobilité ne peut se concevoir en s'abstenant de politiques fortes d'inclusion et de solidarité. Adjointes au développement capacitaire et à d'autres mesures telles que l'aménagement de sites propres et l'augmentation des vitesses commerciales des transports collectifs, les tarifications solidaires auront un effet significatif sur le report modal auprès de catégories de populations qui ne peuvent se permettre l'achat d'un véhicule récent et moins polluant. Pour la frange restante des déplacements réalisés en véhicules individuels, il s'agira de faciliter l'accès aux véhicules à très faibles émissions. Cela permettra dans le même temps une plus grande émancipation des énergies fossiles, dont les volumes extraits devraient selon toutes vraisemblances entamer leur déclin dans les années à venir.



The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the page from the top left towards the bottom right, creating a sense of motion and depth.

# **Annexes – Contributions des collèges France Mobilités**

## ANNEXES – CONTRIBUTIONS DES COLLEGES FRANCE MOBILITES

### CONTRIBUTION AMBASSADEURS : MICHELE VULLIEN, SENATRICE DU RHONE ET JEAN-LUC FUGIT, DEPUTE DU RHONE

#### A. FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU SECTEUR

Agir et investir en priorité dans les territoires où la mobilité individuelle reste profondément dépendante de la voiture pour proposer des solutions alternatives.

Orienter les investissements vers les solutions de mobilité essentielles à savoir en priorité les transports publics et collectifs, et les mobilités du quotidien

Revitaliser les infrastructures fluviales et ferroviaires, et en particulier Investir et dynamiser l'offre sur les petites lignes ferroviaires.

- *Prolonger les lignes ferroviaires et les lignes de métro sont des enjeux majeurs de la circonscription : prolonger jusqu'à Givors la ligne Lyon St-Paul -> Brignais ; prolonger le métro B d'Oullins jusqu'à Saint-Genis Laval voire jusqu'aux Sept-Chemins.*
- *Créer un véritable RER à la Lyonnaise en mesure d'irriguer les territoires limitrophes dont les habitants travaillent souvent dans la Métropole : Givors, Grigny, Vernaison, Irigny, Vilefranche, Tarare, Bourgoin-Jallieu, Bourg en Bresse*
- *Un ingénieur de la 11<sup>ème</sup> circonscription du Rhône a imaginé un navire amphibie pour contourner les écluses et ainsi réduire les temps de trajet fluviaux. Pour certaines AOM, le transport fluvial de passager peut s'avérer pertinent d'autant plus au vu des innovations à venir dans le secteur.*

#### B. TRANSPORT ROUTIER

Accélérer et mieux accompagner la conversion des véhicules à énergies fossiles en véhicules plus propres (démarche de soutien à renforcer auprès des particuliers et pour les flottes captives des entreprises et des collectivités) (en s'appuyant sur les nouveaux dispositifs du Plan de relance auto)

Accélérer la mise en place et accompagner le déploiement des bornes de recharge électriques telles que prévues dans la LOM

Développer les parkings-relais à proximité des gares et des pôles multimodaux de périphérie pour que l'accès en cœur de ville se fasse en transports publics

Intégrer la logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre dans les réflexions compte tenu du développement du e-commerce et donc des flux que cela génère notamment dans les grandes métropoles (ex : 400 000 livraisons par jour dans Paris)

- *Exemple de l'Espace Logistique Urbain à Lyon ou encore les réflexions menées autour du tramway comme outil logistique en dehors des horaires de transport de voyageurs*

Créer des axes routiers modulables en fonction des horaires pour offrir des voies réservées (donc plus rapide) pour le covoiturage

*Création d'une voie spéciale sur la M6/M7 (ex A6/A7) qui est réservée au covoiturage aux heures de pointe et redevient une voie normale le reste du temps (avec la problématique du contrôle et des sanctions)*

## C. MOBILITÉS DOUCES

Augmenter les investissements dans le plan vélo et en flécher une partie à destination des territoires ruraux (petites villes), à l'image de ce que propose la Convention citoyenne pour le Climat.

Mettre en place un fond d'intermodalité cyclable (gérée par région ? AOM ?) visant à accompagner financièrement les différents exploitants de transport public, locaux ou régionaux, dans les aménagements afin d'accueillir les vélos dans les cars interurbains, bus et trains.

- *Au local, si tous nos TER permettent le transport des vélos, aucun des organismes de transport par bus ou autocar (TCL, Cars du Rhône) n'offre de rack à vélo ou la possibilité du transport en soute.*
- *Une start-up lyonnaise (IDmoving) innove cette année avec une offre de vélos de fonction. Cette solution disruptive vient d'être lancée à Lyon, des entreprises sont déjà intéressées.*
- *Aide communale à l'acquisition de vélos électriques, exemple commune de Mornant : <https://www.ville-mornant.fr/Aide-acquisition-velo-a-assistance-electrique-mornant-art-283.html>*
- *La Métropole de Lyon vient de voter une aide de 500€ pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique qui vient compléter l'aide d'Etat*

Renforcer l'intermodalité train + vélo, et de façon plus globale développer les dispositifs pour proposer un vrai service MAAS en lien avec les nouveaux supports numériques qui se développent et avec une billettique unique (idée du titre de transport unique).

## D. FRET FERROVIAIRE

Le fret ferroviaire doit faire pleinement partie du plan de relance économique et faire l'objet d'un soutien politique volontaire et affirmé.

*L'exemple de la suppression de la ligne de fret Brevenne dans l'Ouest Lyonnais est éloquent : environ 9000 poids lourds supplémentaires se retrouveraient sur la route pour transporter la production des carrières de balast utiles à ... la SNCF.*

## E. THEMES TRANSVERSAUX

Faire de la mobilité et des transports un des outils de la relocalisation de notre industrie : la maintenance des petites lignes peut accompagner la relance du secteur du BTP, la commande de nouveaux trains peut alimenter les commandes des entreprises françaises, etc.

Dans la même logique, il est important de noter le changement de cap de la Commission Européenne après la fusion avortée entre Alstom et Siemens considérant bien que nous avons à créer des géants européens des transports, de la mobilité, des batteries en capacité de rivaliser avec les grands groupes notamment chinois (cf. rapport sénatorial)

Identifier les besoins en mobilité notamment dans territoires peu denses pour y répondre au mieux (rejoint l'idée de partir de la demande et pas de l'offre) : diagnostic précis de la demande (et en priorité sur les besoins essentiels de mobilités) = axe de travail important pour France Mobilités ;

- *Pour le SYTRAL, 2 informations pertinentes :*

- *Organisation 2 fois par an d'une Commission d'Adaptation de L'Offre (ADOF) pour répondre au plus près des demandes des générateurs*
- *ATOUBUS : remise à plat complète de l'organisation du réseau pour confronter l'offre et la demande de mobilités et ainsi offrir des solutions de mobilités au plus près des besoins*
- *Le site / application de covoiturage du Grand-Lyon permet à des entreprises, des collectivités et des services publics de fédérer leurs salariés sur une même plateforme et ainsi mettre en relation d'importantes bases de données pour les trajets domicile-travail ainsi que pour les loisirs.*

Développer le télétravail et les réunions à distance (qu'on a tous testés pendant le confinement !) : cf. loi travail et ordonnances d'automne 2017 ;

- *Le réseau « extramuros » propose un réseau de 70 à 80 espaces de coworking dans la région lyonnaise. Sur la 11<sup>ème</sup> circonscription, il en existe trois : Mornant, Grigny, St Symphorien d'Ozon. En milieu rural, ces espaces ont besoin de financements publics pour être rentables. Exemple à Mornant : l'intercommunalité a dû garantir un loyer modéré et prendre en charge l'eau et l'électricité pour garantir l'équilibre économique de la structure (La Coworking).*

Inciter les entreprises à s'engager sur des déplacements professionnels à l'éco-conduite et à privilégier le train plutôt à l'avion, notamment quand le temps de voyage est identique en porte-à-porte,

- *Les entreprises de la vallée de la chimie lyonnaise se sont lancées un challenge interentreprises d'éco conduite à l'aide d'une application développée par IFP Énergies nouvelles (Géco-air). Celle-ci analyse les émissions de gaz à effet de serre du véhicule des particuliers en fonction de leur conduite quel que soit leur mode de transport. L'application fait également œuvre de pédagogie.*

Renforcer la part de l'hydrogène "vert" dans la mobilité électrique et plus particulièrement dans la mobilité lourde et en reconnaissant cette énergie comme prolongateur d'autonomie en mobilité électrique (batterie) ;

- *Implantation de la plus grande usine de pile à hydrogène (Symbio : Michelin/Faurecia) sur la métropole lyonnaise.*

Engager le développement pour les trains puis les cars longues distances en mobilité hydrogène "vert" ;

Développer l'aspect réglementaire de l'hydrogène "vert ».

Engager une réflexion autour de l'urbanisme tactique (aménagements temporaires du mobilier, transport par câble, etc.)

Faciliter l'utilisation du bio-méthane pour la mobilité (matériel agricole, véhicules des particuliers, ...) produit en milieu rural

Optimiser la logistique urbaine, qui se développe en lien notamment avec le e-commerce (qui s'est renforcé lors du confinement, mais qui semble perdurer après le déconfinement) : la logistique devient un enjeu majeur pour les zones urbaines denses mais aussi pour les territoires moins denses : un nouveau maillage territorial et à inventer



## COLLEGE COLLECTIVITES

Rapport construit sur la base des contributions du Collège (écrites et réunion du collège le 26/05)

- Association des Maires Ruraux de France : Dominique Dhumeaux
- Association des communautés de France : Nathalie Mas Raval
- France Urbaine : Etienne Chauffour
- Groupement des autorités responsables de transport : Benoit Chauvin
- Régions de France : Nicolas Pujos

Rapporteur : Céline Mouvet DGITM

### A. Impact de la crise sur nos modes de transport : des risques à limiter, des inflexions à anticiper, des opportunités à saisir

#### 1. *Le transport collectif durement impacté par la crise d'un point de vue économique...*

Victimes collatérales de cette reprise, les transports en commun, véritable colonne vertébrale de la mobilité urbaine, pâttissent, dans de nombreux pays, de difficultés économiques que la crise est venue exacerber.

Alors même que les réseaux de transport public ont largement participé au maintien des services publics pendant la période de confinement, les conditions du déconfinement laissent penser que, si l'offre de mobilité va rapidement retrouver son niveau d'avant la crise, la fréquentation mettra, quant à elle, de très nombreux mois avant de retrouver son niveau antérieur. Les collectivités locales font ainsi face aujourd'hui à un déficit de ressources au travers de la perte de versement mobilité et des pertes de recettes commerciales, et plus largement une grande incertitude sur leur situation budgétaire...

Certains secteurs/filières comme le transport non urbain et scolaire, moins structurés que dans l'urbain, pourraient ne pas être en capacité d'absorber ce choc sans mesure de soutien. Rappelons à ce titre, que les régions ont immédiatement mis en place des dispositifs d'aides afin de permettre aux entreprises de transports routiers de voyageurs de maintenir une partie de leur trésorerie.

Enfin, c'est tous les programmes d'investissements futurs qui sont questionnés, de la pause à l'abandon quand ce n'est pas certains services existants qui devront être remis en cause (ex : cas de services d'auto partage dans le rural, certaine ligne de transport...). C'est aussi des inquiétudes en termes de filières (baisse des commandes, pause dans les programmes de verdissement des flottes).

Il s'agira d'un enjeu important dans le cadre du plan de soutien aux collectivités et à l'investissement local. C'est aussi l'enjeu autour du projet de loi de finances rectificatives. A suivre.

#### 2. *...qui devra faire face à un risque de désaffection à la faveur d'un retour aux pratiques individuelles*

Une deuxième crise semble se profiler : celle liée au risque d'une désaffection durable des modes de transports collectifs au profit des modes individuels. Le risque est de voir disparaître les voyageurs non captifs, cette population pouvant elle-même diminuer en faisant des choix de non-mobilité

Il s'agira de « re » capter les publics ce qui nécessite une plus grande attention quant au parcours « usager », qui devra aujourd'hui intégrer ces nouveaux enjeux de sécurité sanitaire. Il s'agit de travailler sur la billettique, l'information voyageur (du transport de masse au Maas), l'expérience client (design et nudge), la qualité de l'offre (prévisibilité, distanciation).

### 3. *Sans action, c'est le risque d'un report vers la voiture individuelle*

Si, les politiques de régulation de la voiture constituaient avant la crise un axe complémentaire pour lutter contre l'auto-solisme, celles-ci doivent se développer concomitamment au soutien et au développement des modes de mobilité plus vertueux (actives, partagées, TC). Cela passe par une remobilisation de l'espace public au profit de ces modes. Si on a beaucoup parlé du développement des pistes/aménagements cyclables, c'est également temporairement développer des espaces de reconquête pour les piétons. Les concepts de zone à trafic limité, zone de rencontres, zone de circulation apaisée pourraient redevenir un enjeu et pas uniquement dans les centres urbains.

Le covoiturage, l'autopartage doivent aussi viser un regain d'attractivité. Ces usages partagés pourraient se resserrer sur des pratiques plus communautaires (entre voisins, collègues de travail, parents d'élèves, ...) plus propices à rassurer compte tenu des appréhensions en matière sanitaires.

### 4. *Le vélo franchit un cap...*

La crise a été propice à démontrer la réactivité du vélo, sa résilience et ses bienfaits. A juste titre, il a donc suscité de nombreuses initiatives. Il devient aujourd'hui un mode de transport stratégique et gagne en crédibilité.

Reste que pour certains cet engouement pourrait ne porter que sur l'hyper-centre, rattrapant ainsi le retard pris par la France en la matière et reste à améliorer l'accessibilité générale. Les services en faveur du vélo (VLS, VLD, free-floating, aide à l'achat, vélo école, réparation) doivent trouver leur positionnement y compris en périurbain avec le développement du VAE. A noter que les services de vélos en free-floating n'auraient pas jouer de rôle important dans cette reprise. Il conviendra sans doute d'en étudier les déterminants.

### 5. *Mobilité inversée, quand les déplacements de personnes se transforment en flux logistiques*

Au-delà du développement déjà amorcé du e-commerce, on a vu clairement émerger :

- L'essor des circuits courts et commerces de proximité plébiscités pendant cette période pour les commerces des bourgs centres (boucherie, maraichers) faisant des livraisons pour tendant à limiter les déplacements,
- Le développement de la livraison à domicile pour les commerces de proximité (bouchers, maraichers) comme pour les grandes enseignes : d'où la logistique des derniers kilomètres à travailler, développement de drive fermiers à pérenniser
- La solidarité entre ménages pour regrouper commandes et livraison de courses, permettant de limiter les déplacements,

Les collectivités ont eu un rôle notable pour faciliter voire susciter de telles initiatives ; mais il y a besoin d'accompagnement (boîtes à idées, retours d'expérience) pour qu'elles « attaquent » ce sujet (des réflexions techniques existent depuis plusieurs années, il faut maintenant trouver les motifs qui vont réellement conduire les collectivités à travailler ce sujet, pas uniquement ponctuellement dans quelques territoires expérimentaux).

## 6. *Mobilité solidaire : énergie sociale et créative*

Les actions de solidarité en direction des populations vulnérables, la résilience des territoires a été le plus souvent remarquable, donnant lieu à des entraides et des collaborations insoupçonnées. C'est de toute évidence sur ces capacités qu'il faudra s'appuyer dans le futur. Il y aura même tout à gagner à pérenniser dans la durée ce « capital social » qui s'est construit à l'occasion de la gestion de la crise : engagements bénévoles, réseaux d'entraide, implication des industriels, nouveaux circuits de distribution, solidarités de voisinage... Ces réseaux peuvent contribuer à renforcer la cohésion sociale et représenter une forme de création d'activités et de richesses, sous une forme non-monnaire.

## 7. *Mais l'impact le plus structurant sur la mobilité sera... la non-mobilité*

De nombreux freins du télétravail ont été levés par les organisations, du jour au lendemain, et il sera difficile de résister à la demande sociale qui préexistait avant la crise. Cela pose la question de l'adaptation de nos modes de déplacement à des rythmes de vie et la réorganisation de nos activités dans l'espace et dans le temps (coworking, gestion des flux...) et l'adaptation de nos organisations.

## **B. Nouveaux modes de faire : des pistes pour l'action**

### 1. *Approche territoriale, systémique et partenariale*

Accélération des démarches de co-construction (employeurs, établissements scolaires, associations, partenaires institutionnels), création de nouvelles synergies... La crise a permis de donner corps au concept de comité des partenaires appelé par la LOM ainsi qu'au rôle d'autorité organisatrice permettant de soutenir et coaliser, au plus près du terrain, un ensemble d'initiatives et de compétences.

Cela permet ainsi d'entrevoir sur les territoires le déploiement des démarches véritablement partenariales tournées vers l'action et à la projection et non des structures de concertation, telles des « coquilles vides », qui font figure de « boîte d'enregistrement ».

Cette approche partenariale se retrouve également au travers d'une solidarité entre différentes strates de collectivités. Là encore, c'est une base de coopération pour ancrer des processus de travail dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

### 2. *Souplesse au service de l'action locale*

La crise a démontré la nécessité de territorialiser les réponses à la crise pour parer aux problèmes de directives contradictoires quand elles sont avérées au niveau opérationnel. Il s'agirait ainsi de donner plus de pouvoir réglementaire aux préfets de département ou aux sous-préfets et aux collectivités locales dans le cadre de la loi 3D. L'objectif poursuivi sera de pouvoir gagner en réactivité face à des contradictions inhérentes à la production de textes en urgence qui ne peuvent pas tout envisager et d'ouvrir des discussions concernant un nouvel acte de décentralisation comme l'a indiqué le Président de la République dans son allocution du 14 juin 2020.

Elle a aussi démontré les possibilités de faire dans des cadres de procédures assouplies/temporaires (aménagement cyclable temporaire) dont il convient de pérenniser l'approche pour assurer une réactivité de l'action publique locale.

Également, il s'agira de donner de la souplesse dans l'exercice des politiques locales au sein du bloc communal, afin de permettre de conduire à la fois des actions structurantes à l'échelle intercommunale et faciliter les initiatives locales.

### *3. Des démarches plus agiles, enjeu de pérennisation*

La crise a permis de prioriser sur les actions en matière de mobilité selon un nouveau registre/ le mode dégradé a conduit à recentrer sur l'action sur des services essentiels, des actions de « vie quotidienne » pour répondre aux besoins directs des habitants. Innover ou encore comment se focaliser sur des mesures rapides à haute valeur ajoutée pour l'utilisateur (transport scolaire, information voyageur, nudges, aménagements de l'espace, action vers les publics vulnérables,

La crise a permis également de créer un contexte favorable au changement de pratiques notamment pour le télétravail, les modes actifs et enclencher des effets d'apprentissage (pratique du vélo). Ceci renvoie à deux enjeux :

Comment pérenniser ces actions/services ? comment les ancrer ? quels sont les freins ? comment passer de l'initiative à l'inscription dans une dynamique voire une structuration de service (ex : aménagement vélo vers schéma directeur cyclable)

Au-delà de cette crise, comment susciter l'émergence d'initiative, dans quel cadre : incitations (challenge, défi, ...), contrainte temporaire : expérimentation de régulation sur l'espace public

### *4. L'ingénierie*

La crise a également permis de renouveler les pratiques en matière de partage des savoirs : webinaire, propension nouvelle à communiquer avec des personnes d'autres territoires, capacité à mobiliser rapidement des experts au profit du plus grand nombre...Il faudra en tirer des apprentissages sur nos processus de travail, dans l'animation de réseau.

Enfin, si sont évoqués de nouveaux modes de faire, il faut bien des hommes et des femmes pour les mettre en œuvre, et il conviendra de veiller à ce que les territoires puissent avoir les moyens nécessaires pour se doter d'une ingénierie interne afin de répondre à ces défis.

## COMITE SCIENTIFIQUE

La crise du covid19 est une crise inédite, où toute l'activité mondiale s'est arrêtée brutalement et simultanément. Le caractère inédit doit toutefois inciter à la prudence sur les extrapolations quant au « monde d'après ».

Cette crise éclaire néanmoins avec encore plus d'acuité qu'auparavant des enjeux forts, auxquels le conseil scientifique France Mobilités souhaite apporter des éléments de réflexion, basés sur des connaissances scientifiques et des faits.

Le document est structuré autour des trois enjeux suivants :

- La réorganisation du travail et de la distribution et ses impacts sur la mobilité ;
- Les impacts environnementaux de la crise mais aussi les enjeux sociaux en lien avec la nécessité d'une socialisation distante ;
- Les enjeux de réorganisation modale des mobilités.

Au vu des éléments présentés, il apparaît essentiel de :

- Donner plus de moyens pour mener des évaluations de solutions innovantes, sur le court terme, en se donnant des moyens de recueil de données ;
- Bâtir sur le moyen / long terme un vrai observatoire des mobilités et des chaînes logistiques, identifiant à la fois leurs caractéristiques et les besoins à anticiper. Des dispositifs de connaissance des faits sont indispensables afin de travailler sur des bases objectives et solides et non sur nos idées préconçues. Nous avons besoin de retrouver de la rationalité et de la rigueur. Ainsi en est-il aussi de la connaissance de la demande de mobilité, et en particulier celle réalisée en voiture individuelle. L'article 32 de la LOM avec l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de mobilité à des fins de connaissance de la mobilité est un outil excellent pour y parvenir. Il est urgent que l'ordonnance et les décrets d'application sortent rapidement et soit rédigés de telle manière qu'ils le permettent dans les faits.

### A. Réorganisation du travail et de la distribution : quels impacts sur la mobilité

#### 1. Un télétravail aux effets limités

- Travail à distance (télétravail) pour certains : pour rappel les données INSEE/ DARES de fin 2019 nous disent que 6% des salariés télétravaillent, 11% des cadres, 1% des employés, 0.3% des ouvriers
- Les bénéfices du télétravail apparaissent limités – voire très limités, car les effets sont :
  - Le report de la consommation énergétique des entreprises vers les salariés
  - Un usage accru des systèmes informatiques consommateurs d'énergie
  - Un report partiel des mobilités, les gains de temps pouvant être réinvestis par d'autres mobilités
  - Une réduction potentielle des mobilités compensée par des relocalisations éventuelles

« À une échelle plus collective, les gains environnementaux du télétravail à court et long termes restent plutôt incertains. Une première attente concerne la réduction de la consommation énergétique : les entreprises ayant une part significative de salariés en télétravail devraient avoir besoin de surfaces réduites et auraient des factures énergétiques amoindries parce qu'elles auraient des locaux plus petits et/ou moins chauffés. Le bilan global doit toutefois tenir compte

du surcroît de consommation occasionnée dans les logements des salariés qui vont être amenés à travailler chez eux un ou plusieurs jours par semaine. Les estimations des gains énergétiques faits par les USA et le Japon montrent des économies très modestes, inférieurs à 0,4 % dans la situation actuelle et atteignant au mieux 1 % dans l'hypothèse où les salariés qui peuvent télétravailler restent chez eux quatre jours par semaine.

Pour les acteurs publics toutefois, le principal enjeu du télétravail demeure la diminution du volume des déplacements domicile-travail et donc des émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Or, la propension à pratiquer le télétravail à domicile augmente avec la durée du trajet domicile-travail et ces usagers privilégient les transports en commun.

Les personnes qui télétravaillent chez eux ou à proximité de leur domicile vont potentiellement avoir tendance, à court ou moyen terme, à profiter des gains de temps permis par l'évitement de certains trajets pour en réaliser d'autres (école, commerces, banque, etc.). La plupart des études empiriques indiquent, dans la majorité des cas, une baisse du volume des kilomètres parcourus par les télétravailleurs. Mais elles montrent aussi que cette baisse est très limitée : elle est par exemple estimée à moins de 1 % des kilomètres parcourus en voiture aux USA. En effet, les télétravailleurs profitent de cette réorganisation du travail pour faire évoluer la façon dont ils agencent, dans le temps et dans l'espace, leurs activités professionnelles et privées. Il peut également exister des effets d'induction de la mobilité lorsque le fait de rester travailler chez soi permet à d'autres personnes du ménage de faire usage de la voiture lorsqu'il n'y en a qu'une. Enfin, les gains de mobilité pourraient partiellement être annulés par des changements de localisation des salariés et des entreprises, en particulier si le télétravail favorise l'étalement urbain et donc l'allongement des distances domicile-travail des télétravailleurs. On ne dispose pas de preuve formelle, toutefois plusieurs études constatent que la distance moyenne domicile-travail de ceux qui pratiquent le télétravail un ou plusieurs jours par semaine est en moyenne plus élevée que celle des autres actifs. » (Aguiléra, 2019)

Avec le développement du télétravail, le phénomène intéressant est le possible lissage de l'heure de pointe. Celle-ci sature les réseaux de transports, et dans le domaine des transports public coute cher. Une baisse de 10% du trafic routier réduirait significativement les bouchons de voiture.

### *2. Les effets du développement intensif du e-commerce sur la mobilité des marchandises*

Beaucoup moins massifiée et moins palettisée que les livraisons des magasins, la distribution du e-commerce représente une part beaucoup plus grande du nombre total de livraisons en ville : de 30 à 100% (100% à New York, 30% à Lyon) (cité dans Dablanc, 2019)

A ce contexte, s'ajoute l'essor rapide des « livraisons instantanées ». Ces livraisons se font en vélo ou, de plus en plus en scooter afin d'être plus rapides, augmentant encore le nombre de véhicules de livraison sur la voirie. Ce nouveau secteur accroît par ailleurs les comportements à risque au regard de la sécurité routière et des conditions de travail (Aguiléra et al. 2018).

**Encore peu régulés ou encadrés, ces services offrent peu de possibilité de mutualisation et participent à l'augmentation globale et à la dispersion des flux de marchandises dans la ville** (Dablanc, 2019).

En urbain, pour ce qui concerne les VUL et les PL :

- Il y a peu de report modal substantiel possible, il ne faut donc pas compter sur ce levier, ou alors très modérément. Les options de livraisons/ coursiers à vélos portent sur des

volumes négligeables et sont surtout des déplacements supplémentaires (avant, on allait à pieds au resto plutôt que d'appeler Foodora).

- De même, l'élasticité de la demande aux prix est faible, il ne faut pas compter sur une réduction substantielle des trafics.
- La logistique urbaine est optimisée, l'évaluer en termes de taux de remplissage n'a pas de sens : il ne faut pas compter sur une optimisation massive pour découpler substantiellement flux et trafics.

En conséquence il apparaît qu'il faut traiter en priorité les véhicules de fret : gabarits, motorisations, vecteur énergétique. La difficulté est qu'aujourd'hui plusieurs solutions sont sur la table : carburants liquides, gaz, électricité, hydrogène. Malheureusement, on ne peut pas se contenter d'attendre que le marché fasse le tri et aboutisse à un mix énergétique, car il y a le problème des infrastructures de transport d'énergie.

En termes de réglementation, si on interdit l'accès à certains types de véhicule, il faut pouvoir contrôler et sanctionner efficacement. Etant donné l'importance de la sous-traitance, les artisans n'auront pas nécessairement la surface financière pour acheter les nouveaux véhicules. Donc soit ils perdent leur activité, soit ils achètent des nouveaux VUL/PL et mettent la santé financière de leur microentreprise à mal.

Si la zone de contrôle d'accès est réduite, on pourrait avoir les véhicules polluants juste à l'extérieur ; enjeu d'efficacité réelle et d'équité spatiale (par ex : Paris vs Petite Couronne)

Réduire les plages horaires d'accès à une zone donnée augmentera les coûts de livraison, et pourra aussi augmenter les trafics : dans l'absolu, si on voulait faire ça, il serait pertinent de réfléchir à permettre aux transporteurs de rapprocher leurs plateformes de groupage-dégroupage des zones de livraison. Cette dernière option doit être étudiée mais dépend des disponibilités foncières, de la possibilité des pouvoirs publics de réussir à les préempter, de leur coût. Mais les CDU (les zoning de manière plus générale) faciliterait les transports modaux pour le dernier kilomètre vers des véhicules plus petits/plus propres. Il convient ainsi d'intégrer les questions foncières et immobilières dans le traitement de la logistique. La croissance du e-commerce et l'augmentation des flux de marchandises qu'elle entraîne ont fait émerger un intérêt pour le développement d'espaces logistiques urbains.

S'il est enfin difficile d'instaurer actuellement des péages pour les VUL/PL en ville, on peut toutefois faire payer les consommateurs de e-commerce (internalisation des coûts auprès des consommateurs du e-commerce).

Les incitations financières vers les chargeurs pourraient être beaucoup plus efficaces pour obtenir des résultats : assurer que les livraisons seront assurées par un mix de véhicules donnés, augmentant progressivement (certains donneurs d'ordre semblent déjà mettre ça dans les appels d'offre.)

### 3. *Vers une régionalisation des chaînes de valeur : les vertus des circuits courts*

- Quels effets socio-économiques durables de la crise à l'échelle locale et régionale ?
- Quels sont les territoires les plus vulnérables ?
- Vers une autosuffisance régionale pour les biens de première nécessité : relocalisation des ressources nécessaires – sanitaires, paysagères, agricoles, éducatives... – et des outils de production associés.

Partant du principe que les circuits courts sont somme toute plus locaux, il faut rappeler cependant que dans la chaîne alimentaire, ce n'est pas tant le transport que la production qui génère le plus d'émissions de gaz à effet de serre (GES), en particulier si l'adéquation sol/climat n'est pas respectée.

Le mode de production (bio/conventionnel, extensif/intensif, etc.) aura donc un impact déterminant sur le bilan en GES. La question du transport reste toutefois cruciale parce qu'elle constitue un vrai levier d'optimisation. « De grandes quantités, transportées sur des grandes distances de manière optimisée, peuvent avoir un impact GES par tonne transportée beaucoup plus faible que de petites quantités transportées sur des distances faibles dans des camionnettes peu remplies et revenant à vide. » [Ademe, 2012]. Les circuits les plus locaux ne sont pas toujours les moins émetteurs en dioxyde de carbone/CO<sub>2</sub>, les marchandises étant distribuées de manière moins optimisée.

Les aspects logistiques, souvent négligés, constituent un levier, tant économique qu'environnemental, pour développer les circuits courts. En agissant sur l'organisation des flux physiques et d'informations, ils offrent l'opportunité de réduire les coûts de livraison (organisation de tournées, usage d'une plate-forme, sous-traitance).

Ces coûts, souvent mal connus par les producteurs, peuvent atteindre de 15 à 40 % de leur chiffre d'affaires, alors que l'objectif fixé, et souvent atteint, est de 10 % en circuits longs.

Du point de vue environnemental, la question du transport est également cruciale. Rapportées au kilo de produit transporté, la consommation d'énergie et l'émission de GES peuvent être plus importantes en circuits courts qu'en circuits longs, les distributions étant moins optimisées. Outre la distance, le taux de chargement, les véhicules utilisés, l'organisation de la livraison entrent en jeu.

Enfin, le déplacement des consommateurs est rarement étudié, alors qu'il peut représenter jusqu'à 94 % des émissions d'un produit

### **B. Crise et impacts environnementaux**

Les évolutions induites par les mesures prises pour juguler et s'adapter à la crise sur l'aménagement des bâtiments, des infrastructures et des espaces urbains (nouvelles morphologies urbaines et architecturales), sur les modes de déplacement et sur l'intensité du trafic, génèrent un impact non négligeable sur la qualité environnementale des territoires (diminution des gaz à effet de serre et de la pollution, diminution des nuisances sonores...) et par conséquent sur la qualité de vie de leurs habitants et leur santé, tout en favorisant la croissance de la biodiversité.

Une modélisation et une évaluation qualitative et quantitative de ces impacts permettraient de mieux comprendre l'importance des enjeux environnementaux liés à l'anthropisation du territoire et les liens de cause à effet qui seront utiles pour des évaluations *ex ante* de futurs projets d'aménagement.

Les aménités sociales associées à la nature en ville et aux espaces naturels (jardins, parcs) réinterrogent par ailleurs leur importance et leurs modalités d'accès en temps de confinement où la santé physique et morale des habitants est particulièrement affectée.

Mais il s'agit également de concilier les objectifs de décarbonation, et les enjeux de maintien des solidarités territoriales et sociales associées aux mobilités. La mobilité c'est non seulement ce qui



permet de réaliser nos activités, mais c'est aussi ce qui permet de faire société pour nous retrouver dans des lieux communs.

## C. Réorganisation modale

Il est donc urgent de décarboner la mobilité. Ce sont essentiellement les déplacements du quotidien qui sont concernés : ils constituent 70% des émissions de la mobilité parce qu'ils sont réalisés quasi totalement en voiture dont 20% liées aux déplacements en zones rurales et 80% dans les aires urbaines. Les déplacements internes aux centres villes ne pèsent que 2% des émissions, c'est dans l'accès aux grandes agglomérations depuis les banlieues et les territoires périurbains et au sein des territoires ruraux qu'il faut porter l'effort.

Dans un contexte où depuis 2000, la mobilité connaît un plateau en termes de km parcourus (45 km/j) hors déplacements internationaux qui eux augmentent (de 1500 à 2500 km/an en 20 ans), aller vers moins de mobilité, c'est soit réduire nos programmes d'activités soit modifier les formes urbaines. Si ces objectifs sont ambitieux et questionnés, il y a dans la structure des déplacements des changements possibles et à opérer, entre les trajets domicile-travail les plus longs dans les déplacements du quotidien et effectué à 90% en voiture, entre les trajets pour les achats, les services, ... et les trajets de loisirs (vacances et WE) : le changement est nécessaire et possible dans la répartition actuelle. Concernant les formes urbaines, l'étalement urbain peut être régulé en évitant le mitage, ce qu'a très bien su faire Copenhague avec le Transit Oriented Development, c'est-à-dire un urbanisme focalisé uniquement autour des dessertes en transport en commun, accessibles à pied ou en vélo. La Suisse et l'Allemagne en sont un autre bon exemple.

L'évolution de la part modale des TC dans un contexte post-COVID quant à elle va dépendre de celle de l'anxiété des usagers, mais aussi de l'évolution des temps de parcours pour se rendre au travail en voiture. Alors qu'il y a encore près de 8 millions de salariés en chômage partiel, que les écoles sont peu fréquentées, que les universités sont fermées, le trafic routier est au niveau d'avant crise, celui des TC est à - 50% et celui du vélo à +50% dans les grandes villes : le bon indicateur d'une dé-motorisation du trafic n'est donc pas la hausse du trafic vélo mais bien la baisse de la voiture. Il y a ainsi aujourd'hui moins de déplacements en voiture sur Lyon qu'à Amsterdam et Strasbourg, deux capitales européennes du vélo ! (25% de part modale VP sur LV, 29% à Amsterdam, 37% à Strasbourg). La stratégie suivie à Lyon depuis 20 ans donne ainsi de meilleurs résultats.

### 1. Une réorganisation modale indissociable de l'aménagement du territoire

La faible densité ne permet pas le déploiement de transports collectifs efficaces dans les campagnes, sauf en liaison vers les grandes villes. Décarboner les déplacements dans les zones rurales passera en conséquence essentiellement par l'électrification du parc automobile. Pour accélérer il est nécessaire que les constructeurs automobiles proposent des véhicules électriques ou hybrides qui soient financièrement abordables, au même prix que les véhicules thermiques. Aujourd'hui c'est donc pour les territoires au-delà des centres des métropoles qu'il faut agir. Le problème ce n'est pas de développer les mobilités alternatives dans les centres villes – elles existent souvent déjà et ne représentent qu'une très faible fraction des émissions de CO2 - mais dans les banlieues et grandes périphéries des agglomérations. Si on veut réduire le trafic routier dans les villes, il faut donc également avoir pour les trajets domicile travail une offre massive de transport en commun depuis les périphéries des agglomérations. Cela permettra également aux territoires en crise d'être reliés efficacement et économiquement aux territoires plus dynamiques. Esther Duflot, prix Nobel d'économie 2019, dans son ouvrage « Economie utile pour

des temps difficiles » met en exergue le facteur clef qu'est la mobilité pour les plus fragiles et l'équité : « La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie entre territoires et d'absorption des disparités économiques et régionales. Quand les travailleurs se déplacent ils tirent parti d'opportunités nouvelles ».

Les capacités d'adaptation et de limitation de la dépendance automobile du périurbain et des espaces peu denses reposent sur **des réaménagements des programmes d'activité (lieux de consommation et chaînage des activités)**. Pour les pouvoirs publics, un enjeu fort se dessine autour de « **la consolidation et de l'accentuation du recours à la proximité dans les domaines des achats et services courants ainsi que des loisirs** », qui permettrait aussi de renforcer les capacités de résilience du périurbain à une crise sévère (Aguiléra et alii, 2014).

Il faudra enfin densifier les bourgs en 1ère et 2nde couronne des métropoles, car sans densification, les transports en communs ont du mal à être efficaces et des bourgs d'au moins 3000 habitants dans les périphéries des grandes agglomérations sont la masse critique minimale permettant le développement d'un commerce de proximité et donc des déplacements de première nécessité à pied ou en vélo et limitant les déplacements en voiture. L'expérience prouve aussi que déployer des alternatives à la voiture sans contraintes sur la voiture ne fait qu'augmenter les km parcourus par les français : la réduction des espaces alloués à la voiture en centre-ville, la réduction des vitesses sur certaines voiries, la tarification devront aussi faire partir du panel de mesures. Au final l'objectif c'est de permettre à une population qui fait souvent entre 50 et 100 km/j pour aller travailler donc qui dépense plus de 150 € /mois rien qu'en essence, d'avoir une solution plus rapide et moins chère. C'est un enjeu d'équité territoriale tout autant qu'un enjeu climatique. Avec le vélo pour les distances inférieures à 10 km, ce programme permettra de réduire très significativement le trafic automobile dans les grandes villes et peut être déployé dans les 5 ans.

### *2. Le développement des modes actifs*

Le confinement et le déconfinement ont marqué un tournant pour les modes actifs. Le développement du vélo et de la marche se sont matérialisés par des aménagements provisoires.

Les modes actifs dans leur ensemble restent sous utilisés. Villes et réseaux de voirie évoluent progressivement pour mieux considérer et accueillir dans de meilleures conditions de circulation, de sécurité et d'agrément les utilisateurs du vélo, les piétons, notamment les personnes âgées et les personnes déficientes motrices. Cependant les progrès restent lents au regard des bénéfices environnementaux (déplacements non carbonés, aménagements végétaux), des bénéfices sur la santé de chacun avec la « pratique d'un exercice » et de tous avec à la clé une meilleure qualité de l'air, des bénéfices économiques au niveau individuel (mode de déplacement peu coûteux) comme collectif (infrastructures moins coûteuses) et enfin des bénéfices sociaux avec une ville plus accessible donc plus inclusive.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la pertinence du vélo est pour les déplacements de courte portée. Le vélo à assistance électrique permet cependant aujourd'hui d'envisager pour le plus grand nombre des déplacements efficaces jusqu'à 10km. Le développement d'une multimodalité plus attentive aux cyclistes permet également de franchir des distances encore plus importantes, en associant par exemple vélo avec les TC, avec des stationnements sécurisés en gares et dans les stations de TCU...

L'autre intérêt du vélo est de désaturer les transports en communs en heure de pointe. On observe en effet que le trafic voiture est revenu à son niveau d'avant crise. Le trafic TCU est à -

50% et celui des vélos à + 50% : il n'y a pas de report massif de la voiture vers le vélo mais des TCU vers les modes individuels que sont le vélo et la voiture.

Quelques mesures permettraient de renforcer l'usage du vélo et de la marche notamment la suppression des coupures urbaines, qui peuvent nécessiter des financements importants (passerelles, passages souterrains, etc.).

### *3. Une question cruciale de financement*

La question du financement de la décarbonation des mobilités est un problème sérieux qui mérite des réflexions approfondies, une sensibilisation du grand public et une implication des citoyens sous diverses formes. Le GIEC établit qu'il faudrait mobiliser 3% du PIB chaque année. En France cela signifie 70 Md€ / an. C'est le montant de l'impôt sur le revenu, 50% de la TVA, 2 fois la TICPE, 3 fois l'impôt sur les sociétés. Les possibilités d'évolution à la hausse de ces contributions sont étroites, tout comme la voie pour des politiques à la fois efficaces et acceptables.

## COLLEGE ENTREPRISES

### A. Constats et conséquences de la crise Covid19 sur l'écosystème des entreprises et les solutions de mobilité du quotidien

#### 1. Secteur de la vente et après-vente automobile

Pour les secteurs de la **vente et de l'après-vente automobile**, la baisse d'activités est respectivement de 66,5% et de 85%. L'annulation des ventes, la chute du nombre de clients et de prestations, ou encore les fermetures d'établissements en sont les principaux facteurs ;

- Parallèlement, les services de l'automobile sont confrontés à d'importantes difficultés d'approvisionnement, notamment en pièces détachées, tout particulièrement dans le secteur de l'entretien et de la réparation (85%) et de la distribution automobile (76%).
- A l'instar d'autres secteurs d'activités, les services de l'automobile subissent des retards de paiement conséquents de la part de leurs clients ou de l'administration, notamment dans le secteur de la location de courte durée (77%) et de la distribution (60%).
- En moyenne, il reste 45 jours de trésorerie aux entreprises, avec une forte variation selon les secteurs et les tailles d'entreprises, allant d'1 mois pour les très petites entreprises à 4 mois pour les plus grandes.
- 30 % des entreprises des services de l'automobile en risque de faillite selon la deuxième enquête du CNPA

#### 2. Nouvelles mobilités

Nous avons constaté une baisse de 75 % d'activité durant le confinement au sein des **startups des nouvelles mobilités**, selon le prisme de Via ID, certaines ont dû totalement interrompre leur service et recourir au chômage partiel d'autres ont poursuivi leurs activités.

Une accélération historique se pressent et se confirme en ce début de déconfinement sur le **marché du deux-roues**, le vélo très largement plébiscité par les usagers post-confinement.

A noter une incertitude sur la pérennité des **opérateurs de free-floating privés** : les opérateurs privés de free-floating ont dramatiquement souffert du confinement, on peut d'interroger sur la pérennité d'un modèle fortement basé sur une clientèle touristique.

#### 3. Transport de marchandises

A défaut d'être totalement organisé et malgré des perturbations (fret aérien fortement impacté), le **transport de marchandises** est resté largement opérationnel. Pour autant, les activités de transport, de logistique et de distribution ont été durement touchées par la contraction de l'économie liée au confinement.

Selon un récent sondage de l'Afilog, association représentant les intérêts des professionnels de l'immobilier logistique :

- 51 % des répondants ont vu leur activité baisser (pour 21 % d'entre eux il s'agit même d'une forte baisse),
- 49 % des répondants constatent un niveau d'activité « normal » ou en hausse, même si les rentrées d'affaires nouvelles sont ralenties,

D'autre part, 86% des membres de la Fédération nationale du transport routier ont témoigné d'un arrêt total ou partiel de leur activité.

L'**industrie automobile** est très fortement impactée par la crise du covid-19, et cela mondialement, alors qu'elle devait déjà faire face à une exigence de profonde transformation structurelle, liée à l'agenda environnemental et à la révolution numérique.

Après une chute de -72,2% en mars, le marché français de l'automobile a plongé de plus d'un tiers (-34%), sur le premier trimestre 2020. En Europe, (en mars -55,1%, -25,6% sur les trois premiers mois), où l'Allemagne limite la chute (-37,7% en mars, -20,3% sur le trimestre), la France est, avec l'Italie (-85,4% en mars), et l'Espagne (-69,3%), l'un des pays les plus durement frappé. Le marché du véhicule industriel est également très fortement impacté en France, car très dépendant de l'activité économique dans son ensemble.

**Dans les transports publics**, les taux de fréquentations ont chuté de 90% avec des taux de service maintenus entre 20 à 30%.

## B. Mesures court terme à droit constant

### 1. Mesures visant à soutenir les entreprises face l'urgence sanitaire, économique et sociale

Maintien et adaptation de mesures mises en place pendant la crise afin de limiter les risques de faillites :

- Maintien des prêts à l'**innovation et R&D** de la BPI
- Reports, baisses, annulations de **charges** autant que possible afin de limiter les risques de faillites, annulation ou révision à la baisse des loyers, compensation des pertes d'exploitations pour les entreprises (indépendants, franchisés, ...) de moins de 1 million d'euros de CA ayant assuré un service minimum au titre d'une activité définie comme essentielle
- **Prêts Garantis par l'Etat** maintenus, étendus, et facilités sur 2020 et 2021, reconduction du dispositif de Fonds de solidarité pour soutenir les startups, TPE, franchisés, indépendants les plus fragilisés
- Mesures favorisant la **flexibilité du travail** afin de pouvoir adapter nos moyens de production à la hausse (engorgement potentiel des ateliers auto) comme à la baisse (risque sanitaire, pouvoir d'achat)
- **Sauvegarde de l'emploi** : maintien de l'accès au dispositif de chômage partiel tant que le critère de retour à un niveau d'activité supérieur à 70% n'est pas atteint, site par site. Poursuivre les baisses des charges sociales permettant de favoriser les nouvelles embauches

### 2. Mesures sectorielles visant à favoriser les mobilités durables

#### Sécuriser et optimiser les déplacements domicile/travail à la sortie du confinement

- **Communiquer sur les consignes sanitaires** en matière de mobilité à la sortie du confinement dans les communications sanitaires effectuées par le gouvernement : privilégier l'usage du vélo et de la marche.
- **Communiquer auprès des employeurs** des recommandations sur la gestion du déconfinement pour leurs salariés afin d'optimiser les déplacements : gestes barrières / bonnes pratiques pour faciliter la mobilité des salariés jusqu'au lieu de travail / mises en place des horaires décalés / favoriser le télétravail quand c'est possible etc.
- Intégrer l'importance d'**entretenir régulièrement son vélo** et de porter des équipements de sécurité dans les messages de prévention routière

## Favoriser l'usage du vélo

- Afin de faciliter le stationnement sécurisé des vélos, imposer des **contraintes de qualité d'équipement** dans les nouvelles constructions et étendre ces contraintes à l'ancien (s'inspirer du programme de Certificat d'Économie d'Énergie - C2E - Alvéole) - actuellement les parkings vélos des nouvelles constructions sont sous utilisés car mal équipés.
- Pour faire du Vélo à Assistance Électrique (VAE) une alternative sérieuse à la voiture individuelle sur les trajets du quotidien et démocratiser son usage, développer les initiatives permettant de **faciliter la location de moyenne durée** (ex 6 mois) de VAE par des aides régionales ou des Autorités Organisatrice de la Mobilité sur tout le territoire français.
- Créer une norme officielle des points de contrôles pour un **“contrôle technique du vélo et VAE”**. Cette norme permettra à des acteurs de se positionner pour assurer ces contrôles à la demande et rassurer les potentiels acheteurs sur l'état du vélo.
- Pour les particuliers : inclure les **vélos cargos** et/ou remorques à vélo dans les cahiers des charges des vélos en libre-service des villes

## Soutenir les mobilités actives, douces et partagées

- Aider les entreprises à poser un **diagnostic mobilité** de leurs salariés et un plan d'actions en subventionnant une partie des plans de mobilité. Suivre la mise en application de ces plans et leur impact dans le temps en fixant des objectifs vérifiables.
- Renforcer la mobilité durable dans le dispositif des **Certificats d'Économie d'Énergie** (nouvelles fiches, nouveaux programmes ou nouveau processus d'obtention plus simples)

## Optimiser l'occupation des véhicules dans le respect des conditions sanitaires

- Favoriser le covoiturage en dédiant des **voies réservées** sur les autoroutes urbaines
- **Inviter les automobilistes** à proposer des places libres dans leur voiture pour le covoiturage dans le respect des règles de distanciation sociale notamment sur les panneaux d'autoroutes et autres supports d'informations disponibles sur les routes
- Déployer des services de **Car Express** sur des trajets complexes en transports en communs/rail existants afin de faciliter l'intermodalité. Pour y parvenir :
  - Lancer des appels à projet ciblant des projets de ligne express d'une part, et de covoiturage d'autre part
  - Encourager la collaboration des acteurs locaux en proposant un cofinancement par l'Etat de ce type d'initiative
  - Accompagner la conception des projets par exemple via le CEREMA

## Une logistique urbaine en proximité et responsabilité par rapport à son environnement

Développer l'usage du **vélo cargo** en centre-ville pour les professionnels :

- Consacrer des places de livraisons camions aux vélos cargo et développer les réseaux de bornes de recharge et de maintenance (station de gonflage et d'outillage)
- Aménager de points relais (Camions ⇒ Vélos) en périphérie afin de favoriser les parcours de courte distance en ville
- Développer et faire connaître les programmes tels Vlogistique (programme C2E) permettant aux professionnels de s'équiper de vélos cargo électriques

Identifier et favoriser les acteurs de la livraison à vélo dans le choix des fournisseurs de l'État

Mobilités des biens et immobilier logistique sont intimement liés. Il faut savoir agir sur les deux aspects ensemble. Aussi, la **souveraineté économique** passe également par la maîtrise d'un réseau d'entrepôts stratégiquement localisés.

Continuer à soutenir la **réimplantation d'entrepôts** en ville ou proche des villes, accompagnant des contraintes réglementaires (ZFE, réglementations marchandises, etc.) de plus en plus fortement portées par les collectivités locales.

## C. Mesures moyen et long termes visant à relancer et rendre résilientes les mobilités en prenant en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques

### 1. Mesures visant à relancer la demande des particuliers pour une mobilité plus propre

#### Sécurité

- Appliquer une **TVA à 5,5%** pour la maintenance des vélos et EDP ainsi que des accessoires de sécurité (produits de première nécessité)
- Promouvoir la mesure "**Coup de pouce**" mise en place pour inciter à la réparation et l'entretien des vélos (chèque de 50 euros)

#### Faciliter l'usage du vélo

- Déployer un véritable « **système vélo** » pour les déplacements de quelques kilomètres, et pour le rabattement sur les gares (TER et lignes de car express) : infrastructures, formations mais aussi parkings à vélo et bornes de recharge. Le stationnement sécurisé des vélos est l'un des premiers freins à l'équipement, après le manque d'infrastructures adaptées.
- Etablir des **obligations quant au taux d'équipement de parkings et de prises à vélos** (classiques et cargos) nécessaires dans les communes, leurs localisations dans la ville ou directement une obligation portant sur le taux d'équipement dans les hubs de connexion (gare, parkings relais, parking covoiturage, etc.).
- Obliger les gestionnaires de parkings privés à **dédier des places aux vélos** avec prises électriques. Pour les places de parking municipales/en voiries : transformer 10% des places de voitures en parkings à vélos sécurisés et optimisés.

#### Faciliter l'accès à une mobilité plus propre

- Faciliter l'accès à une mobilité électrique à vélo et en Engin de Déplacement Personnel (EDP) en élargissant le bonus vélo à 300 €, à l'achat de VAE et EDP neuf ou d'occasion mais aussi à l'achat et/ou l'installation de kits d'électrification de vélos mécaniques ainsi qu'aux personnes imposables
- **Forfait Mobilité Durable** : mise en place obligatoire du forfait mobilités instauré par la LOM, hausse du seuil de 400 à 800 euros/an/salarié avec cofinancement par l'Etat à hauteur de 50%. Intégration du contrôle technique, de l'entretien des véhicules (auto et vélo) et de la conversion Superéthanol E85 dans son assiette.
- Sur le modèle des chèques énergie, instauration d'un **chèque Mobilité** à destination des populations les plus précaires visant à alléger leur budget mobilité et financé par l'Etat/solidarité (entretien/réparation de leur véhicule, décontamination du véhicule, transports en commun, vélo, covoiturage, ...) et un chèque "Eco Entretien" visant à optimiser le niveau d'émissions de polluants du parc roulant en circulation.

- Créer sur le modèle des Certificats d'Économie d'Énergie un dispositif de **Certificats Santé** permettant de valoriser les externalités positives liées aux mobilités actives. Les acteurs de l'alimentaire mettant sur le marché des produits caloriques par exemple seraient, tels des obligés dans le cas des C2E, contraints de compenser en finançant des programmes bénéfiques pour la santé tels des challenges de trajets effectués à vélo (selon le nombre de Kcal perdus ou de kms effectués). Il faudra pour cela que l'Etat établisse un standard (à l'image des KWh cumac).

### Faciliter l'entretien des véhicules récents pour optimiser leur durée de vie

- **Baisse de TVA** sur l'entretien des véhicules (2 et 4 roues), sur toutes les pièces de sécurité, et sur les produits et services de protection sanitaire et de décontamination des véhicules (service de première nécessité 5,5%)
- Des incitations spécifiques à l'achat de **produits issus de l'économie circulaire** comme les pièces détachées d'occasion ou les pneumatiques rechapés pourraient être introduites : baisse temporaire de TVA, coupons d'achat, assimilation des achats à des investissements permettant l'amortissement...

### Faciliter l'achat de véhicules propres

- Appliquer un taux de **TVA à 10%** sur les véhicules automobiles les moins carbonés
- La **Prime à la Conversion** pourrait intégrer pendant une période limitée et avec une sortie dégressive, un volet ouvert à tous sans condition de revenu, pour l'achat d'un véhicule non malusé en échange d'un véhicule ancien plus polluant mis au rebut (viser les 30% du parc des véhicules les plus anciens). Il pourrait intégrer un volet spécifique pour les utilisateurs de VUL (artisans, commerce, professionnels du BTP) particulièrement touchés par la crise, et des conditions privilégiées pour les ménages les plus modestes pour lui préserver son caractère solidaire. La PFA tient à disposition des simulations sur le coût et l'impact des mesures
- Mettre en place une prime à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion dédiée aux **acteurs et contributeurs au développement de la mobilité partagée** lors du renouvellement de leur véhicule. Attribuée aux conducteurs réguliers inscrits sur les plateformes de covoiturage ou propriétaires de véhicules louant régulièrement leur véhicule sur les plateformes, et ce quel que soit le type de véhicule. Une prime qui s'ajoute à l'éventuel bonus lié à la motorisation vertueuse du véhicule et qui vient récompenser l'usage vertueux.
- Mettre en place un **Prêt à taux Zéro** pour l'achat de véhicules électriques sous conditions de ressources.
- Revoir les mesures d'**incitation à l'achat de véhicules électrifiés** : il est proposé de remonter le niveau de bonus pour l'achat d'un VE des particuliers et des entreprises (qui était passé de 6000 à 3000 € depuis le 1er janvier 2020) et d'ouvrir le bonus à hauteur de 2000 € pour l'achat de PHEV (dont les plus vendus sont fabriqués dans des usines en France) pour tous.

### Lutter contre l'auto-solisme en favorisant le covoiturage

- Inclure le **covoiturage dans chaque publicité pour l'automobile** soit au travers du scénario (le conducteur passe chercher quelqu'un ou dépose quelqu'un, via une obligation à porter auprès de l'ARPP) soit sur le principe de Manger Bouger dans l'agroalimentaire en bandeau de fin



- Autoriser le **covoiturage à titre onéreux aux salariés bénéficiant d'indemnités kilométriques** mais aussi à ceux ayant un véhicule de fonction ou de société
- Assurer des **financements publics** pour le covoiturage comme le fait Ile de France Mobilités.

## Retrofit

- Mettre en place une prime au **retrofit des véhicules essence** vers le GPL, GNV ou E85
- Mettre en place une prime au **retrofit électrique ou à pile à combustible**
- Rendre la **conversion** des véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 éligible à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu

## 2. Mesures visant à relancer la demande des entreprises pour une mobilité plus propre

- Concernant les **véhicules industriels**, afin de stimuler la demande des transporteurs et logisticiens, il est proposé de les accompagner au moins fiscalement dans leur redémarrage, pour leurs frais de désinfection et leurs investissements en véhicules ou équipements associés. Les dispositifs de suramortissement pourraient être réactivés, voire la TVA temporairement baissée sur certaines dépenses, en favorisant l'achat de véhicules moins polluants.
- Maintenir le **bonus écologique** à 6 000 € pour l'achat d'un véhicule décarboné pour les entreprises jusqu'en 2021
- Exonérer de TVS les véhicules fonctionnant au **superéthanol-E85**
- Encourager l'acquisition et l'usage des **modes de mobilité les plus vertueux** par les entreprises (vélo, covoiturage...) par un double amortissement IS ou crédit d'impôt.
- Augmenter la **tranche d'amortissement** des véhicules électriques à 40 000 € et raccourcir la durée d'amortissement à un an afin de soutenir leur trésorerie.
- Enfin, soutenir l'équipement de **Véhicules Utilitaires Électriques** en établissant un suramortissement à 125%.
- Poursuivre au-delà de décembre 2021 la réduction d'impôt sur les sociétés, l'augmenter à 50% pour de la **location longue durée de vélos** et pour des durées d'application inférieures à 36 mois (ex 12 mois).
- Prévoir un volet incitatif ou contraignant au niveau de la **commande publique**, permettant au secteur public de contribuer à la relance de la demande.

## 3. Mesures visant à accompagner la transformation des métiers et des business models innovants en prenant en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques

### Investir pour l'innovation et la transformation

- Soutien à la **transformation des métiers de l'entretien auto** par des subventions d'aide à la **mutation** de nos activités (ou par une fiscalité incitative). Ex : déploiement de la réparation 2 roues pour des professionnels de l'automobile, investissements nécessaires à l'entretien des véhicules électriques, à l'éco-entretien des véhicules, à l'installation de bornes de recharges électriques, ...
- Soutien renforcé à **l'innovation et à la R&D** dédiée à la transition écologique de la mobilité (Autotech/ Nouvelles Mobilités) par le développement de fonds dédiés l'innovation, de PIA étendus, de crédits impôts recherche.
- Renforcer **les soutiens à la R&D autour de grands programmes technologiques** : les batteries, l'électronique de puissance, la voiture connectée et, à plus long terme, l'hydrogène pour la mobilité et la voiture autonome. Ce soutien pourrait s'inscrire dans

un volet clairement identifié du futur PIA 4, ou dans le cadre d'un mécanisme spécifique à l'image du dispositif existant dans le secteur de l'aéronautique (CORAC).

### Financer l'innovation à impact

- Favoriser l'investissement dans les **startups early stage** en faisant évoluer l'IR-PME (le rendre plus attrayant pour les Business Angels et l'élargir aux TPE).
- Intégrer dans les dispositifs de soutien à l'innovation (PIA par exemple) des contreparties d'engagements des startups en matière de **développement durable** en lien avec les Objectifs du Développement Durable de l'ONU (exemple : création d'un PIA Impact) (notion de contreparties : réduction de l'impact carbone, réduction des pollutions, recyclage et économie circulaire, ...)
- 1€ dépensé pour soutenir l'automobile ou l'aviation, 1€ investi pour développer **l'innovation pour une mobilité durable et propre**. Le monde d'après ne pourra pas émerger si le financement des transports n'est pas rééquilibré en faveur des mobilités nouvelles, dont les avantages compétitifs sur le pouvoir d'achat, l'environnement et la vie en société ne sont plus à démontrer.

### Formation

- Soutien renforcé à la **formation** sur les métiers d'avenir (ex : électromobilité, développeurs etc.), en lançant un plan national ex "10 000 ingénieurs de plus chaque année".

### Relocalisation/made in France

- Soutien à la **relocalisation** ou au développement local de certaines industries, notamment en matière de recyclage et d'économie circulaire, aides aux achats locaux.
- Développer des **aides à l'implantation** de sites nouveaux, et/ou à la **reconversion** ou à la modernisation de sites existants pour se doter en France des moyens de production nécessaires au fort développement des véhicules électrifiés, connectés et autonomes de demain. Au-delà des crédits disponibles dans le cadre de l'appel à projet PIAVE, des crédits devraient être rapidement mobilisables pour soutenir de façon réactive de tels projets d'envergure que la PFA tient à la disposition des pouvoirs publics sous forme de fiches.
- Poursuivre le soutien et la valorisation des **startups françaises** et d'autant plus celles qui créent des emplois en France notamment sous l'étendard "French Tech".

### Open data et MaaS

- **Accès aux données et ressources** des véhicules (cf. LOM article 32): accélérer la prise de position française (projet d'ordonnance en cours et position française au niveau UE) en faveur d'un accès équitable et non discriminatoire aux données et ressources des véhicules, enjeu de pérennité pour les métiers des services à l'automobile et levier important d'innovation en matière de mobilité.
- Favoriser et accélérer l'application de la LOM sur les sujets MaaS en multipliant les **expérimentations** MaaS dans les grandes agglomérations.

### Logistique urbaine

- La crise sanitaire et les travaux de la chaire Logistics City pendant le confinement ont illustré la grande précarité qui touchent bon nombre de professionnels de la livraison du

dernier kilomètre. Un **cadre social plus protecteur** doit être travaillé, d'autant plus si la livraison se généralise à grande vitesse après crise, comme on peut le penser.

- Il convient de définir un **cadre réglementaire protecteur** pour les exploitants et les investisseurs dans leur volonté d'accélérer la transition écologique des activités de transport, de logistique et de distribution.

## Infrastructures pour une intermodalité

- Réalisation progressive de véritables **pôles multimodaux** sur le modèle madrilène (temps de transfert de l'ordre de la minute, flux quotidiens de passagers passant d'un mode routier à un mode ferré de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers de personnes)
- Réalisation progressive de **voies réservées** sur les voies structurantes d'agglomération
- Accélérer le déploiement de **bornes de recharge** : avoir un plan d'investissement massif en Europe pour la mise en place de corridors de points de recharge rapides sur les grands axes européens, accessibles à tous dans une logique d'intérêt général ; renforcer les mesures de soutien au déploiement de bornes de recharges dans les parkings des copropriétés. Mettre en place un plan d'investissement dans les stations H2, en cohérence avec les objectifs fixés par le plan national Hydrogène. Les sociétés d'autoroute peuvent très rapidement lancer un programme d'équipement des aires de service

## COLLEGE FEDERATIONS

**NOM des RAPPORTEURS** : Martial Chevreuil ; Mathieu PY

**ORGANISME des rédacteurs** : ATEC ITS France

Le présent document constitue une synthèse des contributions portés plusieurs acteurs du collège Fédérations du Comité Stratégique France Mobilités : la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers) ; l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) ; la FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports), ATEC ITS France (Association Transport Environnement Circulation) et le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobiles). Les différentes contributions sont jointes en annexe.

### A. Quels constats, quelles difficultés, quels dysfonctionnements ont été observés ?

L'ensemble des entreprises du secteur des transports ont été très sévèrement impactées par les mesures de confinement.

En chiffres :

- 70% des entreprises du secteur automobile ont d'ores et déjà fait appel aux banques pour des prêts garantis par l'Etat ou pour des décalages d'emprunts. Près de 30% des entreprises du secteur s'estiment en difficulté sérieuse et risque de faillite.
- 60% des transporteurs routiers se sont trouvés à l'arrêt partiel ou total de leurs activités, correspondant à une baisse moyenne de 40% de leur Chiffre d'Affaire. La très forte hausse des retours à vide (+21% de km à vide) engendre des surcoûts importants pour les transporteurs.
- Dans le secteur des ITS, jusqu'à 90% des effectifs sont en chômage partiels, et la prévision des budgets annuels est en baisse de 20% à 80% en fonction de la typologie des structures.

L'ensemble du secteur des transports anticipe une reprise lente de l'activité. Dans le secteur automobile et de la construction par exemple, les chefs d'entreprises considèrent que la chaîne de production-livraison-commercialisation demeurera bien en deçà de ses capacités pendant de nombreux mois avant de revenir à la normale.

Concernant les dysfonctionnements observés :

- Le secteur du transport routier s'est révélé d'une importance capitale pendant la crise afin d'approvisionner les biens alimentaires pour les concitoyens, le matériel médical pour les hôpitaux etc. Or le secteur n'est pas considéré comme un secteur d'activité essentielle / opérateur vital en temps de crise.
- La complexité des contraintes réglementaires et l'impréparation des scénarios de crise n'a pas permis une continuité de l'activité dans certains secteurs.
- Le gel des contrats de marchés publics, la suspension des appels d'offres et le report des élections municipales et ont eu et auront dans les mois à venir des conséquences considérables sur l'ensemble des entreprises traitant avec le secteur public.
- Les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) sont aujourd'hui largement affaiblies financièrement et les perspectives ne sont pas encourageantes, notamment du fait de la baisse significative du versement mobilité des entreprises.

## B. Quels ont été les réponses qui mériteraient d'être pérennisées, quelles solutions doivent encore être trouvées ?

Le collège apporte un éclairage sur les réponses à pérenniser, et de nouvelles solutions à mettre en place :

- Le secteur des transports doit être reconnu activité essentielle en période de crise sanitaire. Ce statut particulier devra entre autres faire état des conditions de libre exercice de leurs activités, avec la mise en place d'un réseau de points d'accueil (sanitaire ; restauration, etc.) effectif dès le premier jour de crise.
- Les dates de publications des décrets et arrêtés doivent être suivis de mesures immédiates ; la mise en place des dispositifs d'aide doit être rapide. Ex : remboursement trimestriel TICPE.
- Concernant le secteur des professions automobiles, il est important que les mesures d'urgence (Prêts garantis par l'Etat, mesures sur le chômage partiel, fonds de solidarité) soient prorogées, compte tenu des grandes difficultés que traverse le secteur. En sus, une exonération de charges (et non un report) devrait être envisagé, ainsi qu'un dégrèvement de certaines taxes spécifiques au secteur automobile (prorata temporis de la durée de confinement)
- Les difficultés financières des AOM sont problématiques, et seront néfastes pour les usagers. Cela nécessite plusieurs actions simultanées :
  - L'augmentation de la vitesse commerciale des bus et des tramways, par la mise en place d'aménagements de voirie.
  - Porter un coup d'arrêt aux politiques de gratuité des transports et favoriser une tarification solidaire.
  - Réintroduire la possibilité de mise en place de péage urbain pour fournir aux AOM des moyens financiers nouveaux.
  - Spécifiquement sur les ITS, les apports considérables de certaines technologies (gestion de flux mobilités, technologies de comptages, exploitation données mobiles, traitement Big Data via des dispositifs d'IA, services numériques de mobilités partagés pour les soignants etc.) dans la gestion de la crise ont prouvé l'importance d'investir dans le développement de l'innovation dans les mobilités. Les ITS ont encore une forte valeur ajoutée en cette période de déconfinement. Les ITS permettront, si les choix sont faits en ce sens, une bien meilleure résilience du système mobilité lors de futures crises

## C. Comment accélérer la reprise de l'activité, comment protéger l'innovation et ceux qui innovent, en particulier les structures et les acteurs les plus fragiles sur nos territoires ?

L'ensemble des acteurs de la mobilité s'accordent sur la nécessité à court terme de maintenir et proroger les mesures d'urgence générales prises par le gouvernement pour éviter, ou du moins réduire les faillites, licenciement dans le secteur. Il s'agit de :

- La prorogation des mesures d'urgence (prêts garantis par l'Etat, mesures sur le chômage partiel et fonds de solidarité) jusqu'à l'automne 2020.
- Une prorogation du dispositif du chômage partiel au-delà du 1er juin, prenant en compte le niveau d'activité réel des entreprises et un accompagnement pour une nouvelle organisation du travail : temps partiel, télétravail, chômage partiel.
- Et spécifiquement, pour les professionnels de l'automobile :

- Une exonération de charges
- Le dégrèvement de certaines taxes spécifiques au commerce automobile prorata temporis de la durée du confinement (17 mars - 11 mai 2020), et plus particulièrement :
  - La taxe locale sur les enseignes et publicités extérieures (TLPE)
  - La TASCOM
- Le relèvement des primes à la conversion pour les particuliers va permettre de relancer le marché automobile et le relèvement à 5000 € pour les entreprises est salué. A noter qu'afin de permettre aux entreprises un investissement étalé dans le temps, l'AUTF propose la création d'un Label flotte verte. L'accès aux zones réglementées serait alors conditionné à l'obtention du Label de flotte et non aux véhicules pris individuellement

La période est en fait favorable à l'innovation. Le problème, n'est pas tant la protection, mais le soutien nécessaire aux innovations qui pourront trouver un vrai marché dans le futur, hors situation de crise, mais également celles indispensables pour assurer la résilience de notre société.

En résumé il est nécessaire pour court terme de :

- Créer un climat de confiance sanitaire pour l'ensemble des acteurs des mobilités (salariés, usagers...).
  - Le paiement sans contact pour les usagers des transports mais aussi pour les marchandises (livraison b2b sans contact) y contribue et est un exemple à poursuivre.
  - Poursuivre l'obligation du port du masque dans les transports publics, et surtout surdimensionner l'offre : fréquences, étalement horaire, véhicules de grande capacité.
  - Poursuivre l'encouragement au télétravail et à l'étalement de la demande (horaires des entreprises et services publics).
- Garantir la confiance sur la protection des données liées aux mesures de suivi/traçage : définir un tiers de confiance/référent dans les entreprises.

Et sur le moyen-long terme de lancer un plan stratégique de sauvegarde des transports et des ITS et d'encourager/renforcer le maintien/développement des crédits dédiés à l'innovation (ex : avance remboursable à 1% voire 0% ; crédit d'impôt recherche-innovation) et développement durable/décarbonation, au regard :

- De la crise économique et financière qui arrive, les financements d'Etat étant stratégiques pour assurer la survie des transports publics et des AOM.
- Des procédures de marché public actuelles qui sont longues et ne permettent pas en général une accélération des projets.

### D. Comment faire différemment, au-delà des règles en vigueur aujourd'hui ?

L'enjeu de la décarbonation des mobilités est un enjeu fort pour tous les acteurs de la mobilité et en particulier des ITS. La mobilité des Français et le transport de marchandises reposent sur différents réseaux d'acteurs très variés au sein desquels la nécessité de penser des produits et des services innovants doit s'inscrire dans cette logique de développement durable.

Concernant la mobilité des Français, il semble que le plan de relance doive répondre à une triple exigence d'ordre économique, de décarbonation et d'équité territoriale.

Les entreprises privées et services publics du secteur, représentent un nombre d'emplois considérable implantés dans tous les territoires : qu'il s'agisse des constructeurs d'infrastructures, de leur exploitation, des opérateurs de transports de personnes et de marchandise, des loueurs, des constructeurs de véhicules de toute sorte, de leur entretien, réparation, des distributeurs de carburant ou d'énergie électrique, de la formation à la conduite, aux nouveaux métiers de l'automobile, tous sont concernés par les évolutions à venir afin de contribuer à la stratégie nationale bas carbone.

Si les transports sont responsables de près de 30% des émissions de CO<sub>2</sub> en France, les véhicules particuliers y contribuent pour 15,7% selon le CITEPA, en très grande majorité lors des déplacements locaux du quotidien.

Pour y remédier, les propositions suivantes ont été formulées (ATEC-ITS France) :

- Une gestion optimisée des infrastructures (voies réservées aux mobilités peu émettrices par usager transporté, parcs relais P+R, pistes cyclables) et outils gestion de trafic de dernière génération,
- Transports en commun depuis les périphéries (cars express, en attendant la mise à niveau du ferroviaire etc.)
- Automatisation des lignes de métro/trains (Transilien, RER et TER) pour augmenter les fréquences et compenser la baisse de capacité liée au risque sanitaire,
- La généralisation de la billettique sans contact,
- Mobilités numériques (MaaS, covoiturage, TAD, ...), comprenant une supervision améliorée de l'ensemble des données directement ou indirectement liées aux déplacements. Cela implique également d'agir au niveau européen pour que l'accès aux données de mobilité des différents opérateurs, y compris celles des véhicules soit garanti dans un cadre bien défini.
- Le tout couplé à un système de tarification et de financement cohérent.

Ces mesures gagneront à être complétées par les actions en faveur de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité : les professionnels de l'automobile, du transport. En particulier :

- Tout d'abord, renforcer la politique en faveur des transports publics en allouant plus de ressources financières, grâce à une taxation plus adaptée de l'usage de la voiture particulière (là où il existe des alternatives).
- Encourager l'intermodalité, mais en prenant garde à des effets rebond (par ex : cas des parking relais qui peuvent favoriser le report sur le véhicule individuel) : nécessité d'avoir une approche systémique de l'ensemble des modes de déplacement et d'anticiper.
- Des mesures incitatives, voire financières pour aider les utilisateurs les plus démunis, à l'entretien, le réglage anti-pollution de leur véhicule en attendant de pouvoir investir dans un véhicule neuf grâce aux mesures prises pour la conversion. Faciliter également l'économie circulaire dans l'entretien réparation par des mesures fiscales.
- Inciter à l'utilisation partagée des véhicules, que ce soit au niveau des loueurs professionnels, en liaison avec le plan tourisme, ou au niveau des initiatives de particuliers.
- Poursuivre les mesures de toute nature en faveur des mobilités actives, avec notamment les primes pour la réparation, l'entretien des vélos.
- Étudier comment apporter une aide aux professionnels des stations-services pour maintenir un maillage suffisant du territoire : la crise sanitaire a montré la nécessité de garantir un accès à ces services essentiels pour le transport et la logistique.

# France Mobilités

## FRENCH MOBILITY

- Accompagner l'évolution des métiers de la mobilité : on pense bien sûr au véhicule électrique, au véhicule connecté, au véhicule autonome, mais aussi aux infrastructures accueillant ces véhicules ou les alimentant en énergie (réseau et bornes de recharge).
- Accompagner également les professionnels de la formation et de l'éducation à la conduite, dans leur transformation face aux évolutions de la mobilité et grâce au développement de nouveaux outils pédagogiques numériques.

Concernant le transport routier de marchandise, indispensable pour assurer le maintien des services de base, la crise a montré la nécessité de garantir les services indispensables à son fonctionnement : stations-services, restauration, sanitaires. Ce constat incite à réfléchir à l'avenir à des plans d'urgence permettant de faire face à des crises de toute nature.

Enfin, ce secteur a été gravement frappé par la crise et demande qu'une réflexion soit menée sur :

- La surcapacité de l'offre par rapport à la demande, qui met en péril la survie de nombre d'entreprises et de pertes d'emplois à la clé,
- La mise en place d'une facturation spécifique des surcoûts liés aux mesures prises face à la crise COVID 19.



## COLLEGE INGENIERIE

**ORGANISMES contributeurs :** Cerema, Syntec ingénierie, IDRRIM, Ademe, Netexpro

### A. Quels constats, quelles difficultés, quels dysfonctionnements ont été observés ?

La crise Covid-19 et le confinement provoqué par celle-ci ont immobilisé le pays.

Quelques chiffres :

- Baisse du nombre de déplacements : -75 à 80%
- Personnes passées au télétravail 33%
- Personnes ayant arrêté de travailler 40%
- Baisse d'activité des VTC -80%
- Baisse d'activité des trottinettes -100%
- Baisse d'activité BlaBlaCar -95%
- Construction, bâtiment, travaux publics -40%
- Secteur automobile -75%

Pour les **transports en commun**, la situation des opérateurs est très préoccupante. La baisse de la fréquentation entraîne une baisse des recettes commerciales, alors que l'offre est maintenue à un niveau minimum, à l'échelle mondiale. En France, la diminution de l'activité économique et les reports de charges accordés aux entreprises entraînent une diminution des recettes du versement mobilité, qui peut se cumuler avec d'autres difficultés financières rencontrées par les collectivités locales AOM.

Mais c'est dans le processus de déconfinement que les conséquences négatives sont immédiatement visibles. Des réticences à utiliser les transports collectifs sont en effet apparues.

Parmi les effets désirables, la pratique du **télétravail** intensifiée pendant le confinement pourrait permettre de le démystifier pour le généraliser et d'ainsi réduire les déplacements domicile-travail.

La crise a également été l'occasion de réinterroger nos modes de vie et de **consommation**. Spécifiquement, les lieux de consommation les plus importants sont évités, laissant la place à l'e-commerce d'une part et au commerce de proximité d'autre part. Des possibilités d'optimisation des chaînes logistiques et des taux de remplissage des camions de livraison peuvent ainsi apparaître en privilégiant des circuits de distribution plus courts.

En conséquence, du côté de la **logistique urbaine**, les filières n'ont pas toutes subi la crise de la même manière. Avec la fermeture des commerces, la logistique a globalement baissé, suite à une réduction globale des commandes. Mais la logistique de livraison du e-commerce a tenu le choc durant la crise.

Dans **la construction, le bâtiment et les travaux publics**, on a constaté dans un premier temps, un arrêt de l'activité sur les chantiers ou sites industriels, puis dans un second temps, un redémarrage pour quelques-uns d'entre eux, freiné par une pénurie d'équipements (masques en particulier), et des surcoûts générés par la crise

Les appels d'offres en cours ont été gelés ou reportés

Le report des élections municipales et communautaires a amplifié cette situation dramatique pour les entreprises d'ingénierie travaillant principalement avec la maîtrise d'ouvrage publique locale.

### B. Quelles ont été les réponses qui mériteraient d'être pérennisées, quelles solutions doivent encore être trouvées ?

Un risque majeur : les conséquences du report des personnes vers la voiture individuelle et l'automobile. Congestion, saturation des centres villes, qualité de l'air, ...

Il faut donc mettre en œuvre des solutions visant à rassurer les usagers des **transports en commun** : Toutes les solutions permettant d'éviter la transmission du virus dans les véhicules partagés et les transports en commun sont à appliquer. L'enjeu est de permettre aux opérateurs de poursuivre leur activité, et de rassurer les usagers, notamment non captifs de ces modes de déplacement, sur la non-dangereuse de ces modes de transports.

On observe également la création de nouveaux aménagements légers et réversibles à destination notamment des cyclistes, sous la forme « d'urbanisme tactique ». On peut craindre, lors de la fin des mesures de confinement, que des luttes de l'usage des espaces publics et de partage de la voirie aient lieu, entre les différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, véhicules motorisés), et entre les usages (déplacements individuels, collectifs, livraisons). Il sera certainement nécessaire de pérenniser les aménagements cyclables et piétons de façon plus volontaire dans le partage de la voirie, en utilisant les retours d'expérience des aménagements temporaires, tout en évitant de créer de nouvelles congestions. Il sera donc nécessaire d'accompagner le développement de l'usage du vélo, et notamment des vélos électriques, ainsi que le développement de la marche, tout en travaillant sur l'aménagement des temps et sur les modes de livraison pour éviter les pics des heures de pointe.

**Télétravail** : Dans un contexte de confinement, une nouvelle organisation du travail s'est mise en place avec le télétravail et le système de visio-conférence. L'utilisation des outils numériques au bénéfice de la réduction des temps de transport et du désengorgement des infrastructures urbaines et routières doit être analysée en intégrant toutes les composantes (sociales, comportementales, économiques, juridiques, fiscales, ...)

Une réelle prise de conscience sur la possibilité de faire bouger les choses pour le climat a eu lieu pendant cette période de confinement et de cessation d'activité. Sur le plan écologique, le confinement a ainsi induit une baisse des émissions de gaz à effet de serre et une baisse des polluants. Les impacts que la crise aura durablement restent cependant incertains. C'est sûrement l'occasion de prioriser les investissements dans les infrastructures essentielles pour atteindre les objectifs du développement durable, en suivant les recommandations de l'ONU de mettre en place des infrastructures de qualité, fiables, bien entretenues et résilientes pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain.

Une vraie réflexion doit être menée avec tous les acteurs pour développer la cohérence des solutions de mobilité individuelle, de mobilité collective, de télétravail, d'aménagement des horaires de travail et des émissions de gaz polluants. Des actions concrètes menées pendant le confinement et le déconfinement doivent être pérennisées :

- Aide à l'acquisition de solutions de mobilité zéro émission
- Déploiement d'infrastructures urbaines de déplacement individuel (vélos, trottinettes, ...) en prenant en compte les impacts sur la Qualité de l'air liés à la congestion des villes
- Élargissement des plages horaires d'arrivée et de départ au travail
- Accords sur le télétravail

## C. Comment accélérer la reprise de l'activité, comment protéger l'innovation et ceux qui innovent, en particulier les structures et les acteurs les plus fragiles sur nos territoires ?

**Sur la reprise d'activité**, l'enjeu est bien sûr principalement économique, et les premiers soutiens à envisager sont financiers : à court terme pour éviter les faillites des opérateurs, et à long terme pour favoriser l'usage sécurisé des modes de transports sobres (notamment transports en commun et partagés) et le développement des mobilités actives.

L'urgence de la crise actuelle impose donc de prendre des décisions rapides permettant une relance des activités économiques sur le secteur des mobilités, mais leurs impacts de long terme sur les enjeux de la transition écologique et solidaire doivent également être considérés.

En effet, dans l'après-crise nous risquons de connaître un report sur le véhicule individuel avec des impacts sur la congestion, la qualité de l'air, les emplois et la vulnérabilité économique des citoyens. Des enjeux de fracture sociale risquent ainsi de se renforcer très rapidement avec plus de personnes en situation de précarité « de mobilité », révélant ainsi une certaine iniquité dans nos choix de déplacements.

Les enjeux de la transition écologique et solidaire nécessiteront par ailleurs toujours des investissements importants pour des matériels roulants plus respectueux de l'environnement et les infrastructures associées. Les décisions d'investissements publics et privés telles que réalisées auparavant seront certainement plus difficiles, ce qui renforcera l'exigence qu'elles soient bien orientées pour réussir une relance visant la transformation écologique de nos modes de déplacement voyageurs et le report modal des flux de marchandises.

Des plans de soutien sont donc attendus :

- Sur les transports publics qui s'inscrivent dans une transition à faible impact environnemental, surtout du fait de la perte des recettes commerciales durant le confinement et la non-rentree du versement transport voyageurs pour les AOM,
- Sur les nouvelles mobilités partagées et les nouveaux opérateurs de transport
- Sur le renouvellement des matériels roulants et des infrastructures associés aux « carburants alternatifs »
- Sur les infrastructures de transport, pour augmenter la résilience des réseaux, leur maintien à l'état opérationnel, ou leur adaptation aux enjeux climatiques et énergétiques.

Dans ce cadre, la prise de compétence AOM prévu dans la LOM pour territoires en zones peu denses pourrait être un facteur de réussite de cette reprise, mais elle apparaît menacée dans le

contexte actuel, où les collectivités locales auront bien d'autres décisions à prendre dans le délai imparti.

Plus généralement, les AOM et les territoires auront donc besoin d'être accompagnés et soutenus financièrement dans leurs choix de politiques de mobilité durable pour la reprise. Parmi les mesures pouvant être mises à l'étude, on peut proposer des bonus aux EPCI qui accepteraient de prendre la compétence mobilité, l'incitation des AOM à allouer une partie du versement mobilité en faveur du développement des services complémentaires aux offres de TC, l'accélération du développement du plan vélo dans les territoires peu denses, ou encore le soutien aux collectivités territoriales pour intégrer la logistique dans leurs politiques de mobilités et les documents de planification urbaine.

Dans le cadre de la relance du tourisme, le tourisme durable utilisant des modes vertueux que ce soit le vélo, le train et la marche, doit être aussi favorisé.

En sus des financements, les procédures de marchés publics à mettre en œuvre pour une reprise rapide pourraient être temporairement simplifiées pour l'ensemble des acteurs de la commande publique, afin d'avoir des décisions rapides permettant d'entraîner une reprise de l'activité économique dans les meilleurs délais. Il est notamment essentiel pendant toute la période de reprise de poursuivre les appels d'offres pour prestations intellectuelles : les études d'aujourd'hui seront les projets de demain ! Ces études doivent notamment permettre aux élus de bien cibler leurs choix en matière d'aménagement du territoire, en évaluant l'impact sur les déplacements de personnes et de marchandises, alors que des objectifs de relocalisation de la production industrielle sont poursuivis.

Enfin, des mesures d'accompagnement doivent être proposées pour faire en sorte que les investissements consentis soient un véritable levier de transition écologique et solidaire. En particulier, une communication forte doit être faite pour rassurer sur l'utilisation des modes de transports partagés. Les mesures du management de la mobilité doivent être mises à profit pour permettre la reprise de confiance dans les transports en commun et partagés. Ces mesures doivent également contribuer à encadrer et contraindre le retour de la voiture en ville, en agissant par exemple sur le stationnement, la mobilité employeur ou sur le partage de l'espace public.

**L'innovation** doit par ailleurs plus que jamais être encouragée. Vecteur de création de valeur, elle doit permettre le développement de nouvelles solutions répondant aux enjeux des transitions actuelles.

Le développement de l'innovation demande donc le renforcement de cadres de travail encore plus performants, avec des incitations juridiques, des appels à projets d'innovation, des formes contractuelles innovantes, une organisation du partage au sein des communautés d'acteurs et de leur capitalisation dans la doctrine technique.

On peut donc par exemple proposer sur ce point :

- Le renforcement pendant la période de reprise des mécanismes dédiés comme le CIR (doubler le plafond des dépenses de veille technologique, augmenter les taux de crédits d'impôts sur les thématiques en lien avec la Covid-19 ...),
- L'incitation plus large des maîtres d'ouvrage à utiliser l'expérimentation de l'achat public innovant à moins de 100 000€ dans les meilleurs délais en gré à gré, pour bâtir des recherches et des innovations partenariales.

Enfin, les **innovations peuvent et doivent être organisationnelles et solidaires, et pas seulement technologiques**. En ce sens, les pratiques d’approvisionnement solidaires, le développement des systèmes de transport d’utilité sociale, ..., qui pourraient s’avérer particulièrement pertinent en sortie de crise économique, sont à soutenir !

## D. Comment faire différemment, au-delà des règles en vigueur aujourd’hui ?

Jusqu’à présent, les politiques de mobilité ont généralement été conçues pour accélérer et faciliter les déplacements, afin de soutenir l’activité économique, tout en cherchant à favoriser les modes de transport moins polluants et/ou décarbonés. La crise du Covid-19 risque d’entraîner un retour important vers l’autosolisme et à l’automobile plus généralement avec le risque de congestions accentuées dans les périphéries et centres-villes, couplées à une augmentation de la pollution et de la congestion.

Les transports étant les plus émetteurs de gaz à effet de serre, il est indispensable de continuer à engager de profondes transformations dans l’ensemble du secteur pour atteindre nos objectifs de neutralité carbone à l’horizon 2050.

La crise sanitaire a cependant révélé notre capacité à concrétiser ces transformations. La société a en effet répondu par une grande capacité de résilience, dans l’urgence et dans un temps très court : le secteur agro-alimentaire a poussé l’émergence de nouveaux circuits de distribution, des collectivités ont mis en place en un temps record des pistes cyclables temporaires, les espaces publics de nos villes se sont adaptés à une vitesse incroyable...

La crise sanitaire a mis un coup d’accélérateur à la courbe d’apprentissage de nombreux acteurs, c’est une certitude. Mais désormais, le défi est bien d’accompagner cette dynamique dans le temps long. Pour le relever, il nous faut envisager une mobilité de sortie de crise plus résiliente.

L’augmentation de notre résilience est envisageable uniquement sous la condition de remplacer le système de mobilité actuel reposant essentiellement sur l’usage de la voiture individuelle. S’inscrire dans une continuité et penser à un retour au monde d’avant en misant notre avenir sur d’hypothétiques progrès technologiques ne sera pas suffisant. Notre résilience se déterminera par notre capacité à mener à bien une transition vers un système de mobilité doté d’actions concordantes visant tout à la fois le développement des transports les plus sobres, le développement de l’intermodalité, l’accent mis sur la pratique des modes actifs, la maîtrise de la demande de déplacements, l’articulation transports-aménagements du territoire, la logistique et les circuits de distribution, l’amélioration des technologies et infrastructures existantes, une attention particulière aux mobilités sociales et solidaires.

Ainsi, plusieurs inflexions sont proposées quant à la mise en œuvre des politiques de mobilité :

### 1. Amplifier la réorientation des financements de mobilité vers les modes les plus sobres

Il s’agit de poursuivre et d’amplifier l’orientation des investissements vers des modes pertinents économiquement et environnementalement. Par exemple :

- Mettre en place d’un crédit d’impôt pour des investissements favorables à la transition écologique et solidaire en particulier sur les modes de transports bas carbone et les infrastructures liées
- Réorienter les investissements dédiés à la compensation carbone vers des projets en France liés aux transports bas-carbone

- Renforcer les prêts en faveur des infrastructures de transports durable (actives, partagées, hub multimodaux, espace de logistiques urbains...) et véhicules faibles émissions (bus)

### 2. Renforcer l'attractivité des modes de transports alternatifs à la voiture.

Ainsi :

Rendre l'offre ferroviaire plus attractive, en développant notamment une offre (horaires et fréquence) de trains à grande vitesse permettant de supprimer les liaisons aériennes intérieures. Des offres de trains de nuits européens pourront également être développées. Afin de faciliter les déplacements en train pour les voyageurs, des solutions de mobilité douce à partir et à destination des gares ferroviaires et routières, ainsi que des offres de transport de bagages doivent voir le jour

- Poursuivre et amplifier le développement de lignes structurantes de TC dans les agglomérations, notamment en villes moyennes
- Automatiser les transports publics en zones denses pour accélérer les cadences et absorber un taux de remplissage moindre
- Généraliser l'expérience voyageurs dans le TC en généralisant la billettique sans contact, faciliter et amplifier la rénovation des Systèmes d'Aide à l'Exploitation Information Voyageurs et comptage voyageurs temps réel des bus, tramways et trains (transilien et TER) pour connaître en temps réel l'offre de transport mise en œuvre et le taux d'occupation des véhicules
- Favoriser le développement des modes partagés (covoiturage) au travers de la mise en place d'infrastructures adaptées (par ex. voies réservées) et d'applications numériques accessibles
- Favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le ferroviaire (longue distance) ou le vélo (distribution urbaine)
- Relancer le transport combiné (rail-route, fleuve-route) comme une réelle alternative au transport routier de marchandises.

### 3. Pérenniser et amplifier l'accent mis sur le développement des modes actifs

Cela passe par des investissements et des subventions permettant la mise en place d'aménagements provisoires puis définitifs (réseaux cyclables et piétons à haut niveau de service), la suppression des coupures urbaines, de petits aménagements systématiques pour garantir des villes entièrement « marchables », des aménagements de plus grande ampleur pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, la modération des vitesses par la mise en place de zones piétonnes, zones de rencontre ou zones 30, des itinéraires marchables accessibles à tous et adaptés aux difficultés de chacun, des cheminements en ville végétalisés et arborés, ... et par des mesures d'accompagnement des professionnels de l'aménagement et des publics (communication, information, remise en selle sur le vélo, disponibilité des vélos à l'achat ou à la location, entretien des vélos...).

En particulier on peut proposer pour le vélo :

- La pérennisation des infrastructures cyclables temporaires en prévoyant des infrastructures de long terme adaptées
- L'identification d'une maîtrise d'ouvrage unique des réseaux cyclables principaux de la part des structures intercommunales pour accélérer fortement leurs réalisations

- L'exploitation complète du potentiel du VAE. Son développement passe par des animations de découverte, par des services de location longue durée pour les personnes qui ont des difficultés à passer à l'achat et par la mise en place de stationnements sécurisés
- La promotion de l'usage des vélos cargos pour les marchandises

#### 4. Renforcer l'intermodalité

La mobilité de demain devra être plus intermodale. Le stationnement vélo sécurisé devra par exemple être généralisé dans toutes les gares et l'embarquement des vélos dans les trains et les cars interurbains facilité. Les infrastructures physiques (lieux d'intermodalité) doivent favoriser la multimodalité, notamment en tant que hubs de mobilité s'appuyant sur les infrastructures existantes comme les gares. Des dispositions méritent d'être encouragées pour permettre de combiner la mise à dispositions de services de mobilités, de services publics de proximité mais aussi de nouveaux tiers lieux propice à la téléactivité. Enfin, les infrastructures de logistique urbaine doivent être repensées (Espace logistique urbain) pour favoriser une distribution durable des marchandises.

Dans les territoires moins denses, l'intermodalité doit être également facilitée par le développement de hubs de mobilité permettant d'irriguer les territoires par des modes vertueux tout en rabattant les usagers vers des infrastructures dédiées (P+R, voies réservées et cars express, PEM autoroutiers) reliant centres-villes et territoires périphériques.

#### 5. Amplifier les actions du management de la mobilité afin de réduire les déplacements

En ce sens, l'usage massif du télétravail en période de confinement doit être analysé, afin de permettre une évolution positive des pratiques. De façon plus générale, l'usage du numérique permet d'interroger toutes les pratiques permettant d'éviter des déplacements et de gagner en efficacité, sans rien perdre de l'importance du lien humain : santé, éducation, justice...

On peut ainsi proposer :

- De questionner de façon générale l'évolution des besoins de mobilité, compte tenu des changements de modes de vie (télétravail, vieillissement de la population...), pour interroger les pratiques, usages et usagers et agir sur la demande et impacter les comportements et les modes de vie vers plus de sobriété
- De rendre obligatoire l'ouverture de négociation sur le télétravail tous les ans si pas d'accord pour l'ensemble des entreprises situées sur un EPCI soumis à l'obligation d'un plan de mobilité et la mise en place d'un système « bonus / sanctions » en fonction du taux de télétravailleurs obtenus
- De rendre obligatoire le forfait mobilité durable et la prise en charge à 100% des frais de transports collectifs (50% employeurs et 50% État si l'entreprise a mis en place un plan de mobilité employeur)
- De travailler sur une modulation des horaires pour réguler les déplacements domicile-travail, de développer des actions à destination des prescripteurs de mobilité tels que les employeurs ou les écoles pour permettre ces aménagements d'horaires
- De taxer le kérosène, de développer l'éco-contribution sur les billets d'avion pour rationaliser le recours à l'avion. Des incitations pourraient également être développées pour privilégier l'utilisation du mode ferroviaire sur les liaisons aériennes domestiques.

- De mettre en place une fiscalité qui tiennent compte des externalités des modes de transports sur l'environnement comme le contenu carbone du carburant ou encore les émissions générées
- De poursuivre et d'amplifier l'obligation de l'information voyageurs sur l'impact GES des modes de déplacements

6. *Amplifier les actions de planification du territoire, dans une articulation renforcée entre urbanisme et déplacements.*

La crise actuelle réinterroge les choix résidentiels : pour 23 % des Français, l'épisode de confinement a suscité une envie de déménager pour avoir davantage accès aux espaces extérieurs et vivre en plus grande proximité avec la nature (enquête forum vies mobiles menée début avril). Avec la remise en question de la densité urbaine et de la massification des transports, la question de la maîtrise de la demande de mobilité, en lien avec l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, reste donc un enjeu central pour les années à venir. Les enjeux sont à la fois de maintenir une densité de population en apprenant à vivre avec les contraintes de distanciation sociale et de tirer profit des enseignements de la crise pour penser un rééquilibrage territorial.

On peut ainsi proposer :

- De valoriser les infrastructures existantes et privilégier leur optimisation et aménagement plutôt que la construction de nouvelles
- De promouvoir le transit-oriented development et les contrats d'axes lors de la mise en place de lignes fortes de transport collectifs
- De conduire des politiques d'aménagement accompagnant le développement du télétravail pour que ce dernier constitue une opportunité de revitalisation des commerces de proximité et de redynamisation des centre-bourgs dans des zones moins densément peuplées et plus compatibles aux contraintes imposées par la crise sanitaire.

7. *Amplifier les actions en matière d'organisation stratégique et de planification territoriale de la logistique.*

La résilience et l'efficacité des réseaux de transports alternatifs au mode routier doivent être renforcés (fret ferroviaire et fluvial). En ce qui concerne la logistique urbaine, outre une intensification de la décarbonation des véhicules circulant en ville, une réflexion plus globale au niveau de chaque territoire en intégrant l'ensemble des acteurs économiques doit permettre d'aller vers une logistique plus durable (mutualisation des flux, créations d'espaces logistiques urbains, etc.), par la mise en place de chartes de logistique urbaine durable.

Par ailleurs, les **circuits courts de proximité**, pour les produits agro-alimentaires, semblent avoir été davantage privilégiés par les consommateurs durant le confinement (en achat direct et en livraison). Cette évolution des modes de consommation est à soutenir, en améliorant le système logistique dans sa globalité et dans son organisation territoriale (espaces logistiques urbains, aires de livraison, mutualisation des flux, organisation des filières, décarbonation des flottes, etc.).

On peut proposer :

- Le développement et la généralisation de chartes de logistique urbaine dans tous les types de territoires
- Une taxation des prestations de transports indexée sur le mode de déplacement choisi et la distance parcourue



- Un soutien à la consommation et la distribution locale des produits fabriqués pour alléger les coûts des livraisons des produits fabriqués et distribués localement (fruits et légumes frais en particulier)

## 8. *Développer les actions de mobilités solidaires et inclusives*

Dans les territoires, les collectivités doivent disposer d'outils pour identifier les zones les plus à enjeux d'un point de vue social, notamment en utilisant des outils numériques. Les données massives peuvent en effet permettre de diagnostiquer afin de planifier des offres de mobilité adaptées et diversifiées, en améliorant la connaissance de la précarité dans les logements et la mobilité.

L'objectif est d'agir sur les offres de mobilité pour délester le transport collectif au profit des usagers qui ne peuvent bénéficier d'autres alternatives, notamment par le développement d'offres dédiés comme les transports d'utilité sociale.

Enfin il s'agit aussi d'assurer du pouvoir d'achat pour les usagers de mobilités les moins impactantes pour l'environnement et la qualité de l'air.

Ainsi on peut proposer :

- La constitution d'observatoires des vulnérabilités énergétiques liées au transport et au choix résidentiel
- Le soutien au développement des transports d'utilité sociale
- La concentration du bonus sur les véhicules électriques à bas prix, avec un abondement indexé sur le revenu fiscal de référence, la mise en place de micro-crédit à taux zéro pour l'aide à l'acquisition de véhicules faibles émissions pour les ménages précaires
- La réduction des tarifs des transports collectifs pour réinciter à leur utilisation avec notamment un passage de la TVA des transports collectifs à 5,5% conditionné au réinvestissement dans des véhicules faibles émissions ou services de mobilités actives/partagées
- L'aide à l'achat de VAE et le renforcement des programmes CEE en faveur des locations et réparations de vélos

## 9. *Investir dans des infrastructures modernisées*

Les mobilités de demain devront s'appuyer sur des infrastructures (ré)adaptées pour prendre en compte les enjeux de transition écologique et solidaires.

Il s'agira notamment :

- D'inscrire les infrastructures dans les transitions climatiques et écologiques : développement d'infrastructures bas carbone, intégration des infrastructures à leur environnement, adaptation au changement climatique, supports d'énergie « propre »
- De les inscrire dans la transition numérique : développement d'infrastructures génératrices de données, création d'espaces numériques, digitalisation des infrastructures et des métiers associés
- De les inclure dans un dialogue citoyen permanent : adaptabilité des infrastructures aux usages et leur diversité, association des citoyens à la modernisation, renforcement de la sécurité de leurs usages

## *10. Améliorer les technologies existantes en faveur de la transition énergétique*

Le recours au véhicule individuel restant parfois inévitable, le parc de véhicules devra être transformé grâce à des mesures d'aide à l'acquisition de véhicules faibles émissions et des incitations au développement des infrastructures liées.

On peut notamment proposer :

- Une évolution du bonus-malus avec une augmentation du bonus pour les véhicules électriques les plus abordables, compensée par un malus indexé sur la masse du véhicule
- L'anticipation de la fin de ventes de véhicules à énergies fossiles à 2030
- Le soutien aux investissements dans l'Alliance pour les batteries afin de favoriser la production de batteries en France
- Une révision de la fiscalité des véhicules d'entreprises et des véhicules professionnels pour conditionner les avantages fiscaux accordés à l'octroi d'un véhicule de fonction à des mesures visant l'accélération du taux de renouvellement des flottes de véhicules d'entreprise en véhicules faibles émissions
- Des dispositions portant sur l'allègement de la fiscalité portée par les opérateurs de charge, telle qu'une exonération de redevance d'occupation du domaine public des stations, pour accélérer leur déploiement.

**Toutes ces transitions réinterrogent l'exercice des métiers et demandent des efforts permanents d'adaptation et d'évolution des pratiques professionnelles, le renforcement des compétences,** individuelles comme collectives, nécessaires à leur conduite. La réponse à ces enjeux passera par une implication de toutes les parties prenantes, une évolution des formations initiales et continues. En particulier si l'évolution des formations initiales permettra de préparer la nouvelle génération aux défis rencontrés, elle devra se coupler avec la mise en place de nouvelles formations continues pour accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs compétences et l'adaptation des métiers aux nouveaux besoins.

Par ailleurs, la réalisation de ces objectifs ne pourra se faire que par un travail en réseau, réalisé de manière collaborative et partenariale entre l'ensemble des acteurs réunis collectivement.

## COLLEGE OPERATEURS

Les transports publics permettent chaque jour à des millions de Français d'aller travailler, étudier, se soigner, se cultiver et se distraire. Seule solution de mass transit, ils émettent en moyenne 5 fois moins de CO2 que les véhicules particuliers. Ils permettent de réduire la congestion, et ses impacts : les pollutions atmosphériques et sonores. Ils préservent l'espace public et limitent l'accidentologie, améliorant ainsi la qualité de vie.

Sûrs et accessibles à tous - jeunes, aînés, non détenteurs de permis de conduire, personnes en situation de handicap - les transports publics favorisent l'inclusion sociale.

Ils contribuent par ailleurs à la prospérité du commerce de proximité et à l'attractivité du territoire : leur qualité figure parmi les premiers critères d'attractivité de nombreuses villes françaises.

Gage d'une mobilité durable, pour tous et partout, ils permettent de réduire les fractures sociales et territoriales en connectant les hommes et les territoires et en revitalisant les quartiers qu'ils desservent.

**Les constats** : La crise sanitaire a rebattu les cartes de la mobilité, au détriment des transports publics. Les constats sont les suivants :

- **Le transport public, en première ligne face à la crise**

Pendant la crise sanitaire, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport public ont prouvé, une nouvelle fois, leur savoir-faire dans la gestion de crise. Ils ont garanti la continuité du service public, la sécurité, notamment sanitaire, des passagers et des équipes opérationnelles, adapté l'offre de transport avec pragmatisme, en veillant à desservir les sites stratégiques, notamment les établissements de soins et les activités économiques essentielles. Si l'offre de transport a été réduite, elle a toujours excédé de très loin la demande pour permettre le respect de la distanciation et a retrouvé son niveau antérieur au confinement dans des délais très brefs.

- **Un rebond de la mobilité qui profite à la voiture individuelle au mépris des enjeux environnementaux**

Il se dégage des premières tendances de la mobilité après le déconfinement une nette réduction de l'utilisation des transports en commun, notamment dans le transport non urbain, tandis que l'usage de la voiture a d'ores et déjà retrouvé ses niveaux antérieurs au confinement.

Une note (jointe à cette contribution) a été réalisée par l'agence d'urbanisme de la métropole Marseille Provence sur la base de jeux de données de Google, d'Apple, du CEREMA et des données GTFS afin d'étudier les conséquences de la crise du COVID sur les mobilités.

Il s'en dégage que :

- Les transports en voiture ont chuté à 20 % des valeurs habituelles pendant les premières semaines du confinement pour revenir à 80 % de valeurs habituelles dès la première semaine du déconfinement.
- Les transports en commun ont chuté à 10 % des valeurs de fréquentation habituelles pour ne remonter qu'à environ 40 % des valeurs habituelles.
- Le covoiturage a chuté à 5 % des valeurs habituelles.

Il apparaît donc que la reprise de l'activité profite aux véhicules particuliers utilisés individuellement, au détriment des transports collectifs et écologiquement vertueux.

- **La mobilité en question**

Le télétravail et les outils à distance ont fait naître pour les citoyens un intérêt pour la question de la « démobilité » et les effets d'une réduction générale de la mobilité en matière de temps accru pour la vie personnelle contre laquelle il sera difficile de s'opposer et qu'il conviendra d'intégrer. Celui-ci se couple dans l'immédiat à un niveau d'angoisse ambiant qui génère une défiance généralisée.

- **La crise sanitaire cristallise les fragilités et appréhensions d'accès aux mobilités**

Au-delà d'être un révélateur des fragilités en termes d'accès à la mobilité, cette crise les amplifie. Aux difficultés matérielles (absence de solution accessible à proximité), physiques (accessibilité) et financières s'ajoutent des freins psychosociaux et/ou culturels (appréhension, non maîtrise ou manque de compétence) afin d'accéder aux solutions de transports publics. Parmi les Français, ce phénomène touche 29% des jeunes (18-24 ans), 25% des urbains et majoritairement les foyers modestes (26%). Ces chiffres datant de début 2019 sont aujourd'hui amplifiés par la crise du COVID 19 favorisant le sentiment d'insécurité sanitaire et le repli sur des solutions individuelles, malgré les dispositifs mis en place par les opérateurs.

**Les risques :** Ces constats risquent de poser des problèmes d'équation financière et donc générer des réductions d'offre qui, au-delà du premier choc économique qu'ont rencontré les entreprises durant le confinement, pourrait créer un second choc en rebond et aboutir à une perspective déflationniste de baisse de la fréquentation des réseaux et de nouvelle baisse de l'offre. Les risques d'une telle situation s'inscrivent tous dans une perspective de long terme car compte-tenu d'une reprise économique progressive et d'un lent retour à une fréquentation normale des transports en commun, ses pertes économiques s'inscriront bien au-delà de 2020 :

- **Le risque pour les voyageurs**

Cette période ne sera pas sans conséquences sur le tissu économique et la santé des entreprises. Cette sortie de confinement s'accompagne d'une recrudescence du nombre de demandeurs d'emploi, salariés précaires ou fragiles économiquement. La reprise progressive de l'activité va entraîner une augmentation du nombre de personnes isolées à l'image par exemple de nombreux seniors pour qui l'accès aux services de base est parfois un combat quotidien. Alors que les transports publics constituent une réponse capitale à l'ensemble de ces enjeux, la diminution de l'offre pourrait accentuer l'exclusion de certaines populations et la paupérisation de certains quartiers.

- **Le risque pour l'emploi local**

De très nombreuses Autorités Organisatrices et opérateurs de réseau de transport vont devoir faire face à des difficultés économiques majeures à la rentrée et devront réduire massivement, voire supprimer, leur offre de service. Au plan national, une contraction des ressources de 30% menacerait ainsi 15 000 emplois directs dans les réseaux de province. Or les emplois du transport public sont des emplois répartis sur tout le territoire, non délocalisables et accessibles à tous les niveaux de formation, sans diplôme jusqu'au bac+5.

- **Le risque économique pour toute la filière**

Le secteur de transports publics entraîne toute une filière (services, ingénierie, BTP, énergie, construction de véhicules, etc.). Ses investissements ont un effet levier important et impactent des centaines de milliers d'emplois en France. La dégradation durable des moyens des réseaux

de transport amputera d'autant leur capacité à investir, et donc à améliorer leur attractivité, à réduire leurs impacts sur l'environnement, et à entraîner d'autres secteurs dans leur sillage.

- **Le risque pour l'environnement**

Le recours massif au véhicule individuel au détriment des transports publics vient mettre à mal 15 ans d'investissements pour accroître leur attractivité et répondre ainsi aux défis du réchauffement climatique et de la pollution de l'air. Les transports publics sont en effet les seuls à même de transporter beaucoup de voyageurs avec un impact faible sur l'environnement, tant en émissions de gaz à effet de serre, qu'en consommation d'espace.

Une série de mesures de court et long termes sont donc nécessaires pour soutenir le transport public dans sa mission afin de préserver son activité, et répondre ainsi aux défis sociaux, sociétaux et environnementaux que la France doit relever.

## A. Mesures à court terme et à droit constant pour favoriser la réutilisation des TC

« Le monde d'après sera résolument écologique » déclarait le Président Emmanuel Macron le 5 juin dernier, cette conviction rappelée dimanche 14 juin en faveur de « transports moins polluants » par le Chef de l'Etat implique un engagement financier pour accompagner ce secteur dans la sortie de crise et contribuer à la relance des investissements en matière de mobilité durable. Ces investissements dans des solutions innovantes de mobilité et technologies de rupture ne seront envisageables à court terme qu'en soutenant le secteur dont le savoir-faire s'exporte à travers le monde.

Il est nécessaire de revisiter le modèle économique du transport public et de façon élargie celui de la mobilité : rééquilibrer les sources de financement, en trouver d'autres... La création d'un compte carbone par entreprise, par individu, qui favoriserait l'utilisation des modes les plus vertueux pourrait en être une.

### Un plan de soutien massif aux transports publics

A l'image des mesures déjà engagées par de nombreux pays étrangers tels l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni ou encore les Etats-Unis, l'UTP appelle la puissance publique à mettre en œuvre, au plus tôt, un plan de soutien massif aux transports publics. Ce plan de soutien doit se décliner en trois volets : **un soutien financier immédiat, une relance des investissements et un assouplissement du cadre juridique.**

#### 1. *Un soutien financier immédiat, dès la loi de finances rectificative et à poursuivre en 2021 pour pérenniser l'offre de transports publics*

Afin d'accompagner les AOM et les opérateurs à surmonter la crise, l'Etat doit :

- **Compenser, dès 2020, la baisse du Versement Mobilité et la perte de recettes commerciales** liées aux dispositions imposées aux voyageurs, aux collectivités locales et aux opérateurs pour faire face à la crise sanitaire ;
- **Ramener la TVA applicable aux transports publics au taux réduit de 5,5%** après les hausses successives à 7% en 2012 et 10% en 2014, pour consacrer pleinement leur caractère de **services publics essentiels** ;
- **Apporter, en 2021, un soutien adapté en fonction des évolutions prévisibles** du Versement Mobilité, des autres recettes fiscales et des recettes commerciales, en fonction du niveau de service nécessaire pour répondre aux besoins des populations, des territoires et de la reprise économique.

### 2. *Un plan de relance de l'investissement pour une mobilité durable et inclusive*

L'Etat doit organiser un nouvel appel à projets, doté d'un milliard d'euros, pour soutenir les investissements des collectivités dans :

- Les **extensions capacitaires de réseaux et la maintenance des infrastructures actuelles**, pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien ;
- La poursuite du **verdissement de leur flotte de véhicules** (aide à l'acquisition de véhicules, à l'adaptation et l'équipement des dépôts, installation de dispositifs de charges, etc.) pour des modes propres, silencieux, respectueux de l'environnement ;
- **Les applications digitales** de type MaaS pour développer les mobilités partagées, l'intégration multimodale, des tarifications simples et flexibles, des organisations agiles. L'outil numérique constitue en effet une formidable opportunité d'accès aux solutions de transports publics sur un territoire, plébiscité pas de plus en plus d'utilisateurs. Le MaaS apporte un grand nombre de solutions en termes d'intermodalité et de fluidité entre les modes, au service d'une offre globale de qualité et d'un report modal toujours plus important. Dans ce cadre, une attention particulière devra être portée au frein numérique reposant notamment sur la maîtrise de l'outil.
- **L'automatisation des transports** pour favoriser l'adéquation en temps réel de l'offre à la demande,
- **L'innovation**, notamment pour le développement du véhicule autonome partagé pour favoriser l'adéquation en temps réel de l'offre à la demande,
- **Les aménagements favorisant l'intermodalité avec les modes actifs** sur les premiers et derniers kilomètres pour favoriser une chaîne complète de déplacement alternative à la voiture particulière,
- **Le développement d'un fret urbain**, aussi décarboné que possible, pour désengorger les villes.

#### **Rassurer les voyageurs**

Durant la période de pandémie, le confinement a permis d'éviter les regroupements de personnes et la propagation du virus. Le contact ou la proximité physique au sein des transports collectifs peut en revanche constituer un frein au retour des voyageurs.

Une première action serait de redonner confiance en leur utilisation pour faire remonter les usagers à bord. Les facteurs clés de succès sont :

- Convaincre que les transports ne constituent pas le vecteur de la propagation du virus (plusieurs études commencent à le montrer),
- Former à la pratique des gestes barrière
- Supprimer les contraintes de distanciation sociale si port du masque,
- Continuer à assurer un 'haut service' de nettoyage,

Pour cela, une large campagne de communication soutenue par les pouvoirs publics pourrait être lancée, à destination du grand public, via les médias pertinents (spots télé, radio, presse ...).

Par ailleurs, une formation aux gestes barrière et une information aux usagers sur les dispositifs mis en place par l'opérateur afin de sécuriser le trajet peuvent être utiles. La distribution de masques est parfois l'occasion d'identifier des publics en difficultés et de mettre en place un accompagnement adapté.

## **Publier les mesures d'affluences en temps réel**

Durant la crise du COVID, de nombreux opérateurs ont mis en place – parmi d'autres expérimentations - des mesures de comptage des affluences au sein des véhicules en temps réel. Cette dynamique pourrait être continuée et pérennisée dans la mesure où la visibilité des affluences en temps réel disponible tant pour les exploitants que pour les voyageurs, pourrait constituer un levier important pour rassurer les clients dans l'usage des TC. De la même façon, ces données pourraient également à terme être couplées dans les MaaS qui seront mis en place.

## **Simplifier les démarches d'urbanisme tactique**

Au même titre que les quelques 1000 km pistes cyclables qui ont fait leur apparition notamment grâce à une plus grande souplesse administrative (répartition des compétences, qui donne au maire seul le pouvoir d'initiative et au préfet un droit de regard sur l'aspect sécurité a posteriori), d'autres mesures de simplification pourraient permettre de faire la promotion de solutions partagées sur le même paradigme d'urbanisme tactique : voies réservées aux TC à certaines heures sur les pénétrantes des grandes agglomérations, station VLS itinérantes selon la demande géographique...

## **Associer les employeurs**

A l'instar de ce que prévoit la LOM dans le cadre des comités des partenaires, il est également nécessaire de renforcer le rôle des employeurs sur le sujet mobilité. Deux actions peuvent être mises en œuvre

- Accélérer la réalisation des plans de mobilité, avec un accent mis sur le diagnostic mobilité : comprendre les besoins de mobilité des salariés, et leurs freins à l'usage des TC. Cela permet notamment de faire évoluer les offres de services de mobilité proposées aux salariés
- Développer des solutions d'accompagnement au retour à l'emploi : comprendre les besoins de mobilité des demandeurs, former les agents Pôle Emploi, proposer des options de déplacement dans les offres d'emploi ;
- Accompagner la mise en place de bureaux des temps (lissage des heures de pointe) sur des zones d'activité avec un projet partenarial entre les entreprises, les collectivités du territoire, et l'opérateur.

## **Utiliser le marketing comportemental pour limiter les effets anxieux de la crise**

Afin de couper court ou de limiter la perception anxieuse liées aux installations sanitaires au sein des véhicules (plexiglass de séparation, sièges inoccupés matérialisés par une croix rouge...) le marketing comportemental pourrait être une brique des outils visant à la réassurance globale. Certaines entreprises ont mis en place ce type de dispositifs durant la reprise :

Transport scolaire : « ami imaginaire » sur le siège vide avec un imprimé racontant une histoire.

Autres transports : QR code sur les sièges laissés vacants renvoyant vers les sites internet de valorisation des territoires traversés de type : [departement.tourisme.fr](http://departement.tourisme.fr)

A l'usage, il apparaît cependant que ces innovations de marketing comportemental ont été temporisées par le discours martial et anxieux préalable qui a fortement relativisé leur perception et leur usage.

### Accompagner vers les mobilités collectives

Malgré une conception inclusive des solutions de demain, une partie de la population restera en marge de l'offre de mobilité. Dans ce cas, un accompagnement est nécessaire. Celui-ci peut prendre de multiples formes. Il peut s'agir d'une simple information sur l'offre existante, correspondant à leur besoin ou encore de formations à l'utilisation de l'offre de transports publics. Il s'agit notamment d'apprendre à se repérer dans l'espace, planifier un itinéraire et pratiquer l'intermodalité, à lire une carte, un plan ou des horaires de transports, à utiliser les outils numériques en lien avec l'offre de transports du territoire, à utiliser les nouvelles mobilités (législation et équipements de sécurité, module théorique et pratique).

Par ailleurs, la conception des solutions de mobilité de demain doit être concertée et avec les utilisateurs, en particulier les plus vulnérables. De fait, une solution conçue pour les plus fragiles le sera pour tous. Associations d'usagers, groupes de publics « testeurs » contribuent à identifier les freins parfois invisibles à l'usage des transports publics, au-delà de la seule question de l'accessibilité liée aux contraintes physiques. Il s'agit de réflexions à mener en étroite collaboration avec les politiques d'aménagement qui vont au-delà des compétences des AOM. Des études montrent par exemple que la suppression d'un banc public sur un trajet entre le domicile et une gare ou un arrêt de bus provoque une réduction de l'utilisation des transports par un usager dont la station debout est pénible.

### **B. Mesures plus prospectives (échéance 3 ou 4 ans) à droit constant ou non qui pourraient être mises en œuvre dans une perspective de relance des mobilités durables du quotidien**

#### *1. Concrétiser les dispositifs issus de la LOM*

La loi LOM permet développer diverses solutions / outils pour favoriser l'usage des transports en commun :

Solutions numériques : déployer des offres mobility-as-a-service pour les zones urbaines et péri-urbaines (offre élargie, et parcours client optimisé) ;

Solutions physiques : créer des maisons de la mobilité avec des conseillers, des séances de coaching pour apprendre à utiliser les transports en commun (dans les quartiers défavorisés notamment) ;

Solution « low-cost » : transposer en France la solution Néerlandaise des Buurt Bus : une association de quartier se constitue suite à la suppression d'une ligne régulière par l'AOM. L'association opère le transport dans le cadre d'un contrat avec la collectivité avec des conducteurs bénévoles (dans la plupart des cas, des retraités entre 55 et 80 ans). L'opérateur de transport dans le cadre de son contrat de DSP, fournit et maintient les véhicules pour le compte de l'association. Dans certains cas, il est aussi le garant du « bon recrutement » des conducteurs (formation, examen de santé, ...). Le service est intégré dans les DSP locales. Le service est payant pour les utilisateurs. Ce système présente une double vertu : le transport est moins onéreux, et il implique les citoyens dans l'organisation et l'exploitation.



## *2. Massifier les innovations de court terme et accompagner les innovations à plus longue échéance*

Comme évoqué précédemment pour les mesures d'affluences, la crise du COVID a obligé les opérateurs à innover via le numérique pour trouver des solutions nouvelles aux contraintes sanitaires (validation de titres et paiement dématérialisé, comptage des mesures d'affluence en temps réel, TAD dynamique et connecté...). Il sera important à l'issue de la crise de faire le bilan de l'usage de ces innovations et de pérenniser et massifier celles qui auront fonctionné. Il conviendra également de retenir que les entreprises sont en capacité de mettre en place de manière rapide et efficace des expérimentations et d'en avoir des retours d'expériences tout aussi rapides.

Au regard de la baisse de l'activité et des risques de crise économique qui pourrait succéder à la crise sanitaire, les innovations de plus long terme nécessitant des investissements lourds (de type mobilité autonome) ont été temporairement stoppées et retardées. France Mobilité pourrait jouer un rôle de soutien pour faciliter le redéploiement des innovations à haute valeur ajoutée stratégique.

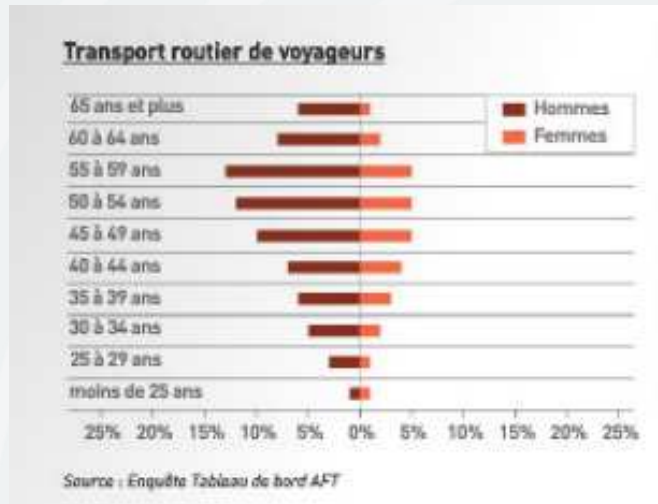
## *3. Optimiser la rentabilité par l'intégration des nouvelles activités*

Une possibilité serait de repenser l'activité du transport de voyageurs et son modèle économique, en les liant avec d'autres activités complémentaires comme la livraison de petits colis. On constate un besoin accru de transport de messagerie pour des petits colis pour lesquels le transport de voyageurs par autocars pourrait apporter des solutions. Celles-ci passeraient tant par la desserte en capillarité que revêt ce mode que par les hubs des zones de transport (gares routières, points d'arrêts nodaux) qui pourraient constituer des points d'accroche et hôtels logistiques intéressants et de nature à créer des revenus visant à soulager les budgets des collectivités.

On pense notamment à des partenariats avec les entreprises de vente à distance sur le modèle ou à la Poste, cette dernière possibilité étant en réflexion sur du TAD en heures creuses pour un opérateur. Cela permettrait enfin de limiter les flux de messagerie ainsi que toutes leurs externalités négatives de ces types de transport.

## 4. Favoriser l'emploi des jeunes

La crise du COVID a mis en lumière une nouvelle fois la problématique bien connue de la pyramide des âges des personnels de conduite et des difficultés que rencontrent les entreprises à recruter des jeunes talents du fait de l'âge du permis de conduire à 21 ans.



	- de 20 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-54 ans	55-59 ans	60-64 ans	65 et plus	Total
TRV	16	852	3 200	5 705	6 779	8 171	12 047	15 001	16 636	9 461	7 021	84 890
TRV	0%	1%	4%	7%	8%	10%	14%	18%	20%	11%	8%	100%

source: Enquête Tableau de bord AFT

Les dispositions réglementaires françaises (articles R3314-1 et suivants du Code des transports) encadrent l'accès au permis D, nécessaire pour la conduite de véhicules affectés au transport de personnes comportant plus de 9 places.

- Accès à 21 ans :
  - Sous réserve d'avoir validé une formation longue d'au moins 280 heures
  - Ou d'avoir validé une formation initiale minimale obligatoire d'au moins 140 heures. Dans cette hypothèse, le conducteur ne pourra conduire que des véhicules affectés à des services réguliers nationaux et dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.
- Accès à 23 ans, sous réserve d'avoir validé une formation initiale minimale obligatoire d'au moins 140 heures.

Il est précisé que l'accès au permis D suppose d'être titulaire au préalable du permis B.

Cet accès tardif au permis D participe largement à la pénurie de conducteurs et au déficit d'attractivité du métier dès lors qu'il rend impossible toute orientation vers ce métier à l'issue des études secondaires. Près de 16 500 conducteurs (19 % des effectifs) ayant plus de 60 ans, des mesures restrictives sur ces tranches d'âge auraient pu avoir des conséquences très graves sur la capacité des entreprises à reprendre leur activité et pose donc une nouvelle fois la question de l'âge l'accès au permis D et à la privation de jeunes talents qui en découle.

Les opérateurs proposent d'appliquer le dispositif prévu par le droit européen en abaissant l'âge d'accès au permis D à 18 ans tout en **renforçant la formation** des candidats concernés selon les modalités suivantes :

## Accès à 18 ans :

- Sous réserve d'avoir validé une formation longue : Titre professionnel de conducteur de transport en commun sur route (TP CTCR) d'une durée totale de 434 heures (399 heures de formation + 35 heures d'examen).
- Exclusivement sur le territoire national (jusqu'à 21 ans)
- Exclusivement sur des parcours de lignes régulières ne dépassant pas 50 kilomètres jusqu'à 20 ans
- Suivi du jeune embauché dans le cadre d'un encadrement tutoral pendant un an, renforcé pendant les 6 premiers mois (dont un mois en continu).

## Accès à 20 ans :

- Sous réserve d'avoir validé une formation longue : Titre professionnel de conducteur de transport en commun sur route (TP CTCR) d'une durée totale de 434 heures (399 heures de formation + 35 heures d'examen).
- Exclusivement sur le territoire national jusqu'à l'âge de 21 ans

Pour maintenir une offre de service de transport du quotidien nécessaire aux besoins des populations et des territoires, conserver les emplois de la filière, éviter la marginalisation sociale des plus fragiles - au moment où certains auront, plus que jamais, besoin des transports publics pour accéder à la formation, à l'emploi ou au lien social- et prévenir la menace du déclassement et de la fracture territoriale, les transports publics doivent être soutenus et confortés.

Un plan de relance des transports publics et une promotion de leur usage par le Gouvernement permettront une relance économique durable et de respecter les objectifs des accords de Paris. C'est la seule solution pour bâtir un nouveau modèle de développement adapté aux aspirations de Français pour le monde d'après.



# Plus d'informations



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)



[CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR)  
[FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR)  
[PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR)  
[INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR](mailto:INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR)  
[DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR](mailto:DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR)



[HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY](https://twitter.com/frenchmobility)



[HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY](https://www.linkedin.com/company/french-mobility)



[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG](https://www.youtube.com/channel/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG)



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)