

Organiser la mobilité quotidienne bas carbone par Laura Foglia

Présentation du guide de mobilité bas carbone dans les zones de moyenne densité.

- “comment” plutôt que “pourquoi”
- depuis rentrée 2018 en parallèle de la [loi cadre LOM](#) promulguée en 2019 et du mouvement des gilets jaunes
- dépendance à la voiture = vulnérabilité économique pour certains ménages
- objectif : identifier les leviers opérationnels, les freins, et orienter les programmes des élections de mars 2020
- axes :
 - **diminuer** : moins souvent, moins loin, etc.
 - **report modal** : covoiturage, transports en commun, etc. ⇒ focus principal
 - **émissions** (poids, motorisation, etc.) ⇒ pas suffisant
- focus sur les zones de moyenne densité (450 hab./km²), car déjà beaucoup d’actions dans les zones denses
- faire des retours d’expériences sur ce qui a fonctionné et sur les freins
- territoires : Saint-Nazaire, Arras, Poitiers, Grenoble, Strasbourg
- approche systémique :
 - faire émerger un système cohérent d’alternatives à la voiture en solo
 - encourager un urbanisme des courtes distances
 - agir sur l’utilisation de la voiture en solo
- 3 axes :
 - agir sur le système voiture : urbanisme, contraintes, fiscalité
 - développer les **modes actifs et partagés**
 - accompagner et évaluer le développement de l’offre de mobilité bas carbone

Urbanisme :

- pensé pour la voiture
- spécialisation fonctionnelle
- tissus urbains relâchés
- peu agréable et peu sécurisé pour les modes autres que la voiture
- créer de la proximité dans la vie quotidienne
 - limiter et contrôler l’**étalement**
 - densifier autour des **axes TC structurants**
 - créer de la **mixité fonctionnelle**

Fiscalité liée à l’utilisation de la voiture en entreprise :

- avantages fiscaux : indemnités kilométriques, voiture de fonction, stationnement (gratuit ou remboursé)
- mise en cohérence :
 - forfait mobilités durables
 - budget mobilité ?
 - vélo / VAE de fonction ?
 - stationnement = avantage en nature

Dans les ZMD, une politique de stationnement :

- peu contraignante
- peu orientée vers le report modal

- offre mal connue par les AOM
- agir sur le stationnement :
 - moins de places
 - places payantes
 - plus de contrôle
 - déporter la localisation pour donner un avantage aux autres modes

Agir sur la place de l'automobile :

- apaiser l'espace public
- moins attractif pour l'automobile
- plus agréable et plus sécurisé pour les autres modes
- réallouer l'espace public aux modes actifs et partagés
- 80% = circulation et stationnement des autos

Articulation urbanisme-transport :

- densifier autour des axes existants
- limiter et contrôler l'étalement urbain

Transports en commun urbains :

- à destination des actifs
- ex : offres de retour après la fin du service de journée
- train et car express : **rapidité et intermodalité**
- risque : vecteurs de périurbanisation
- proposer des services complémentaires

Infrastructures cyclables :

- développer un **réseau lisible, sécurisé, et continu**
- stationnement : gros manque, pratique à proximité des commerces, en gare, sécurisé à domicile et au travail
- **service de location longue durée**
- aspect **clé en main** = facteur d'attractivité
- 1 expérimentation de report modal : 65% des autosolistes
- écosystème de services à faire émerger : marquage, assurance, réparation, etc.

Marche :

- décarboné, sobre
- vie de proximité
- actions de revitalisation des centres-villes (ex : programme "cœur de ville")
- fait rarement l'objet d'actions dédiées
- plan piéton
- marchabilité et agrément de l'espace public
- intermodalité pour l'efficacité des TC

Covoiturage :

- pas anodin
- compliqué de recruter des passagers
- contraignant
- compliqué à organiser

- dépendance au conducteur
- trajets domicile-travail, au sein des entreprises (enlève le frein relationnel)
- stationnement, garantie trajet, etc.

Mobility as a service : un concept intéressant sous conditions

- faciliter : info, choix, paiement
- numérique = moyen
- beaucoup d'attention : enjeux de partage des données
- penser l'offre par rapport au besoin client

Auto-partage :

- pas un mode alternatif à l'autosolisme
- pour des besoins d'utilisation ponctuelle
- peut permettre la démotorisation des ménages

(certaines offres ne couvrent pas tous les besoins)

Accompagner le changement :

- animations territoriales
- ateliers d'initiation
- accompagnement personnalisé

Plans de mobilité :

- outil trop peu utilisé par les employeurs
- obligatoire pour les employeurs regroupant 100 personnes ou plus sur un même site
- d'après l'Ademe : 8% d'utilisation de ces plans depuis le 1er janvier 2019

Mesurer l'efficacité des politiques :

- report modal induit par l'utilisation des services de mobilité
- rentabilité des investissements en termes de fréquentation et de décarbonation

Questions :

La crise sanitaire a-t-elle marqué un coup d'arrêt sur l'utilisation des transports en communs ? Comment reconstruire après la crise la politique des transports publics (cf faillite de IDF mobilité) ?

- Oui, coup d'arrêt
- pertes du côté du versement des entreprises
- pertes tarifaires
- il est important de rassurer
- voir comment faire évoluer les services

Comment prendre la main des automobilistes invétérés et les amener dans la transition sans risquer la fracture sociale (gilets jaunes) ?

- les automobilistes ne sont pas un seul et même bloc de personnes
- plusieurs types d'usages et de contextes
- variété de convictions
- nécessité d'accompagner et de montrer. Ex : coût de la voiture sous-estimé

Dans les grandes villes, le vrai problème n'est-il pas avant tout le prix de l'immobilier, couplé aux problèmes de banlieue, qui chasse les jeunes et les actifs fragiles vers l'espace périurbain et rallonge les distances?

- oui, le prix du foncier et la taxe foncière ont un rôle important

Est ce que vous avez considéré le point de vue des femmes pour qui la voiture correspond aussi à une forme de sécurité par rapport à la marche, les transports en commun ou le covoiturage surtout le soir?

- questions de sécurité sur les routes dans les zones de moyenne densité
- environnement urbain : éclairage, zone piétonne protégée

Est-ce que certaines expérimentations ont observé/mesuré la démotorisation des ménages ?

- pas à ma connaissance
- fait réfléchir sur la question de la mesure de l'efficacité
- déjà difficile d'avoir des retours ne serait-ce que sur la fréquentation
- effort à faire sur l'accessibilité et sur la mesure de l'impact effectif

Faciliter un troc de postes entre employés d'entreprises différentes et aux compétences similaires pour réduire les trajets travail-domicile?

- par exemple, comme en Suisse

Une des raisons pour lesquelles la voiture électrique ne décolle pas, c'est pour le 1% de trajets dans l'année au delà de l'autonomie de la batterie... les adultes seuls au volant, c'est aussi pour aller les enfants (une fois par jour) / petits enfants (une fois par mois)... comment faciliter la mobilité des familles?

- à étudier / sourcer

Un VTC ou un taxi est finalement un véhicule partagé, puisque son usage est maximisé. Peut-on imaginer que le forfait mobilité concerne des VTC en mode pooling (partagé, tout le monde fait un bout de trajet ensemble), payé par l'entreprise en lieu et place de la voiture de fonction ?

- remplacer les incitations à la voiture
- déplacer l'imaginaire et la désirabilité liés au statut social
- ex : budget mobilité
- attention : la voiture de fonction fait partie de la rémunération (élément de salaire)

Si l'on parle de réduction des déplacements, il faut savoir que le télétravail augmente les distances parcourues en dessous d'un certain seuil (permet de choisir un travail + loin ou d'habiter + loin ; permet de libérer du temps pour se déplacer pour d'autres motifs) (source Forum vies mobiles enquête mobilité des français 2020). D'autres effets pervers non intuitifs existent sûrement, comment 1. les identifier, 2. éduquer dessus ?

- télétravail : espoir de gain \Rightarrow étude = effet limité. Ex : effet rebond, construction des tiers lieux, surconsommation d'énergie chez soi, incitatif pour s'éloigner (particuliers et entreprises)
- bon chemin sous conditions
- vigilance sur la transition des véhicules. Ex : effet rebond (poids, puissance)

On parle peu de la fiabilité des transports en commun. Leur manque de fiabilité (retards à répétition voir annulation au dernier moment) est souvent dissuasif et réoriente vers la voiture. Et pourtant il n'y a pas grand chose à faire pour améliorer la situation (pas d'investissement d'infrastructure ou autre). Avez-vous évolué cet impact de la fiabilité de la proposition de transport?

- manque de fiabilité des TC ⇒ démotivant
- effectivement : ponctualité, fiabilité, annulation
- oui, la fiabilité est essentielle
- passe par des investissements dans les infrastructures pour résoudre les problèmes des nœuds ferroviaires
- aussi : organisation des services (ex : maintenance)

Comment convaincre les personnes habituées à prendre la voiture et donc à ne faire aucun efforts physique à se mettre à la marche ou encore au vélo?

- coûts ? efforts physiques ? ⇒ cf. domaines de pertinence
- ex : 25 km ⇒ covoiturage, vélo à assistance électrique
- location vélo (maintenance comprise) au même prix que l'abonnement TC

Liens utiles :

- centrale énergies : <http://www.centrale-energies.fr>
- the shift project : <https://theshiftproject.org/>