

## Assises de la mobilité Cahier d'acteur du Groupe la Poste

Grand groupe de services multiactivité, le Groupe la Poste a développé une véritable proximité avec les communautés locales en facilitant leur quotidien et en s'inscrivant durablement dans les territoires. Il réunit plus de 250 000 postières et postiers entrant chaque jour en relation avec plusieurs millions de personnes partout en France et animés par des valeurs citoyennes qui sont depuis toujours au cœur de l'identité postale. En France, le Groupe la Poste est le premier réseau commercial de proximité. Fort de sa présence territoriale et du capital confiance dont il bénéficie auprès des citoyens, le groupe La Poste assure quatre missions de service public pleinement intégrées à ses activités : assurer le service postal universel, garantir l'accès aux services bancaires pour tous et partout en France, gérer le transport et la distribution de la presse et assurer la présence postale territoriale.

### Exposé des motifs de la loi : Notre vision du Monde

---

#### **La Mobilité des personnes, de l'information et des objets doit être inclusive et responsable, dans le respect du lien social.**

Pouvoir se déplacer est un droit humain, (article 13 de la déclaration universelle des droits de l'Homme). Les motifs des déplacements sont liés à la capacité à exister (accéder à la consommation), et la capacité à être (disposer d'une identité reconnue et être inclus dans la société).

La conséquence de la réduction du nombre de voitures individuelles dans les villes, rendra croissant le besoin de développer les moyens de livraison pour acheminer les biens vers les personnes avec le développement de la logistique urbaine. La tendance est à l'e-mobilité et l'immobilité, le citoyen souhaitant tendre vers une mobilité choisie plutôt qu'une mobilité subie ou contrainte. Dans les échanges d'informations et de marchandises beaucoup de déplacements peuvent être raccourci ou évité par des infrastructures flexibles et le numérique.

Compte tenu de ses impacts environnementaux et sociaux, la mobilité est un commun social, elle doit par conséquent être gérée collectivement avec l'ensemble des parties prenantes.

En conséquence :

- La mobilité doit être possible aussi bien dans l'univers **physique**, que **numérique**.
- **la mobilité doit être inclusive** pour cela la réalisation de l'acte de mobilité doit être pertinent, simple et contribuer au «vivre ensemble ». Cela inclut la mobilité inversée (faire venir à soi les biens et les services) et la mobilité numérique (réseau sociaux, places de marché, administration en ligne, etc...)
- **La mobilité doit être responsable** en optimisant les impacts sur l'environnement, sur la santé et en prenant en compte les besoins de déplacements des personnes et d'échanges entre êtres humains d'informations, de marchandises.
- La gouvernance de la mobilité doit impliquer tous les acteurs dans une gestion optimale, inclusive et responsable.
- La mobilité doit faire preuve de diversité en favorisant l'émergence de nouvelles solutions de mobilité ainsi que leur écosystème.

La mobilité est un droit, chaque être humain doit pouvoir disposer des interlocuteurs physiques et numériques lui permettant de construire ses parcours de mobilité physique ou virtuelle de façon simple et efficace en optimisant les impacts économiques, sociaux et environnementaux du trajet physique ou virtuel. Le droit à la mobilité pour tous suppose de rendre simple les parcours quelque soit le lieu

d'habitation, de travail et de localisation des communautés auxquelles vous adhérez et quel que soit votre état physique et mental.

## Sur les 6 thèmes prévus pour la future loi, le groupe La Poste porte les positions suivantes :

---

### Une mobilité **plus propre**

#### 1-Développer la production française et européenne de véhicules écologiques

- Avoir une démarche multi solutions énergétique (électrique, GNV, bio GNV, hybride, hydrogène...). Consolider et faire émerger les écosystèmes nécessaires au développement de solutions alternatives (écosystème du véhicule électrique, écosystème du Gaz, écosystème de l'hydrogène...).
- Favoriser le développement d'un mix énergétique s'appuyant sur le développement des énergies renouvelables.
- Création d'un fond de soutien à la production de gammes complètes de véhicules à faibles émissions disponibles pour tous les usages (transport de marchandises ou de personnes).
- Droit à l'expérimentation de nouveaux moyens ou solutions de mobilités (trottinettes, véhicules autonomes, remorques à Assistance électrique de vélo, drones...) en conditions réelles d'utilisation en exception aux lois en vigueur, dès que les tests en laboratoire ont prouvé leur pertinence. Introduire dans la loi qu'à défaut d'une réponse motivée dans un délai défini l'autorisation à expérimentation est acquise.
- S'appuyer sur la commande des flottes d'entreprises qui contribuent, du fait du volume de véhicules, au développement des filières industrielles et également à l'émergence de l'ensemble de l'écosystème (constructeurs, infrastructures de recharges, énergéticiens, ...) en soutenant l'émergence du marché du neuf et de l'occasion.

#### 1.1 Véhicules électriques

- Faire évoluer la réglementation concernant la présence de bornes électriques de recharge dans les parkings en sous-sol (usages urbains) en deçà des niveaux -1
- Donner de la visibilité sur la pérennité des primes à l'achat de véhicules électriques neufs sur l'ensemble de la gamme (revenir sur la décision de suppression de prime pour les vélos à assistances électriques)
- Déployer une infrastructure de recharge maillant efficacement le territoire.
- Mener une réflexion globale sur l'impact du véhicule électrique sur les réseaux d'électricité, combinant aménagement du territoire, urbanisme, disponibilités de stockage, d'effacement, de coût de l'énergie.

#### 1.2 GNV – Bio GNV

Faire émerger un véritable écosystème du véhicule GNV et bioGNV, de même qu'a émergé un écosystème du véhicule électrique. En cible privilégier la filière bio GNV et en phase transitoire s'appuyer sur la filière GNV.

- Déployer un réseau de stations GNV et bioGNV maillant efficacement le territoire
- Reconnaître le GNV (particulièrement le bioGNV) au même titre que l'électrique dans le cadre des catégories vignettes Crit'air
- Inclure dans les primes aux véhicules à très faibles émissions les véhicules utilitaires légers au GNV/bioGNV, incluant l'achat de véhicules neufs et d'occasion.

#### 2- Améliorer la mesure des impacts

- Définir une méthode partagée permettant l'évaluation des émissions de polluants atmosphériques locaux et du bruit

- Monétiser les émissions de polluants atmosphériques locaux et de bruit au-delà d'un certain seuil
- Définir collectivement un TCO (total cost of ownership : coût global de possession) intégrant les externalités positives et négatives des différentes solutions pour une meilleure comparaison.

3- Intégrer systématiquement la logistique urbaine dans l'aménagement urbain, les plans d'urbanismes et les plans de mobilité et s'assurer d'une harmonisation de la gouvernance des schémas directeurs (PDU, PCAET...) dans la concertation en associant les parties prenantes.

### Une mobilité plus connectée

- Favoriser l'émergence d'un écosystème du véhicule connecté et du véhicule autonome en vue de développer une nouvelle filière professionnelle
- Favoriser la création d'entreprises proposant des plateformes physiques et numériques de la mobilité et de spécialistes visant à conseiller le citoyen pour une mobilité efficiente et responsable (ce qui suppose de développer une filière professionnelle)
- Mettre en place une gestion open source des données concernant les éléments publics du profil des habitants et la topographie des territoires pour permettre de développer des services de mobilité aux habitants.
- Favoriser l'internet accessible pour tous par :
  - a. Le haut débit généralisé en territoire
  - b. Une assistance à l'utilisation des outils

### Une mobilité plus solidaire

- Créer pour chaque personne un compte mobilité alimenté par les différentes aides existantes afin que chacun puisse bénéficier d'une mobilité choisie et responsable
- Intégrer, dans les décisions d'organisation des services publics de déplacement géographique ou de numérisation, l'obligation d'analyser les conséquences sur la capacité d'agir de chacun notamment par rapport au lien social et à l'accès aux biens essentiels.
- Favoriser la création d'entreprises proposant des plateformes alliant physique et numérique visant à conseiller le citoyen pour une mobilité simple, efficiente et responsable.
- Favoriser le développement des points de livraison (consignes, magasins, parkings relais) et la livraison à domicile,
- Simplifier la relation administration /citoyen pour éviter les déplacements inutiles et malaisés.

## Une mobilité plus intermodale

### 4.1 Commun aux personnes et aux marchandises

- Intégrer systématiquement la logistique urbaine dans les projets d'aménagement et dans les plans locaux d'urbanisme et les plans de déplacement.
- Intégrer dans les plans de déplacement urbains l'obligation de penser en termes de parcours multimodaux.
- Intégrer l'analyse des impacts RSE (environnementaux et sociaux) dans les choix d'infrastructures et les plans de déplacements urbains (PDU).
- Choisir des infrastructures permettant une double utilisation transport de personnes et de marchandises.

### 4.2 Spécifique aux personnes

- Plans de déplacement d'entreprise et Plans de mobilité : renforcer les obligations de moyens/résultats et les contrôles, sans quoi la réglementation est inopérante
- Etendre la prime transport à l'ensemble des modes alternatifs
- Faciliter la mise en place de crédits mobilité dans les entreprises pour permettre au salarié de choisir entre un véhicule de fonction de préférence plus propre et d'autres solutions de mobilité

### 4.3 Spécifique à la Logistique Urbaine

- Permettre l'utilisation des parkings pour des opérations de logistique urbaine (adaptation des infrastructures d'accès).
- Développer la mutualisation et saturation des moyens de transport sur le dernier kilomètre.
- Intégrer dans l'utilisation de la voirie les besoins liés à la collecte et livraison des marchandises et des déchets

## Une mobilité plus sûre

- Un meilleur partage des voies de circulation entre les différents types de véhicules et les différentes finalités (transport des personnes, marchandises) pour protéger les plus vulnérables (piétons, cyclistes, ...) tout en permettant la livraison des marchandises.
- Compléter la formation des particuliers et professionnels sur la route en éco conduite et en prévention routière.
- Faire régulièrement des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière
- Définir des lieux et un cadre d'expérimentation pour les nouvelles formes de mobilité.

## Une mobilité plus soutenable

## 6.1 Définir une Gouvernance de la mobilité

- Créer au niveau régional et de la communauté de commune une gouvernance du développement des infrastructures de transport des personnes et des marchandises, et de communication digitale réunissant toutes les parties prenantes.
- Intégrer comme un critère, dans les décisions d'organisation des services publics de déplacement géographique ou de numérisation, l'obligation d'analyser les conséquences sur la capacité d'agir de chacun notamment par rapport au lien social et à l'accès aux bien essentiels.
- Intégrer comme un critère, dans les plans de mobilité réglementaires mis en place par les préfets le droit à la mobilité inclusive. Intégrer dans les plans locaux d'urbanisme le droit à la mobilité inclusive pour tous, Dans les métropoles, mettre en cohérence PLU (Plans locaux d'urbanisme) et PDU (plans de déplacement urbains)\_afin de rapprocher les personnes des lieux de vie (services publics, commerces, entreprises,...).
- Sensibiliser tous les citoyens à l'exercice d'une mobilité inclusive et responsable
- **Contribuer au renforcement du cadre social des nouveaux types de livraisons en autoentrepreneurs (ex : STUART)**

## 6.2 Financement de la mobilité

- Utiliser le terme de livraison incluse ou offerte au lieu de livraison gratuite (mentionner le coût réel de revient même si c'est « offert ») dans la vente de biens de consommation par les e-commerçants nationaux et internationaux
- Proposer des incitations pour faciliter le développement des acteurs de la mobilité vers une mobilité responsable et inclusive.
- Définir une plus forte incitation fiscale sur le déplacement des employés en véhicules de toute nature à très faibles émissions pour aller et revenir de leur travail.
- Adapter la réglementation concernant les véhicules de fonction écologiques
- Faire évoluer la réglementation en matière d'avantage en nature concernant les véhicules de fonction pour que les véhicules électriques soient mieux pris en compte
- Définir et mettre en œuvre des sanctions en cas de non-respect des obligations issues des décrets de la loi TEPCV.
- Aider au financement des Hôtels Logistiques et des Espaces de Logistique Urbaines
- Utiliser les parkings en centre-ville et en sous-sol pour des opérations de logistique.