

Contribution de l'agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Energie de la Corse

Atouts du territoire

- Fort attachement des Corses à leur environnement et donc sensibilisation potentiellement plus aisée d'une approche intermodale
- Attractivité touristique permettant de financer des offres de déplacements grâce à la forte demande estivale
- Météo clémente favorable aux modes actifs
- Réseau ferroviaire reliant les deux principales agglomérations jusqu'au cœur des villes
- Potentiel de développement du transport maritime côtier avec une expérimentation déjà en cours de cabotage dans le golfe d'Ajaccio
- Compétence de la Collectivité Territoriale de Corse, autorité organisatrice pour la mobilité au titre de la Loi NOTRe, à même de pouvoir impulser des politiques plus dynamiques et plus cohérentes.

Inconvénients

- Faibles densités nécessitant des solutions « sur-mesure », dans le rural notamment
- Topographie : la Corse est une montagne dans la mer. En particulier, de nombreuses agglomérations sont coincées entre mer et montagne
- Retard important en termes d'infrastructures favorables aux modes alternatifs (TCSP, aménagements cyclables, etc.)
- Pas d'enveloppes dédiées à la mobilité.

Mobilité plus propre

Comment accélérer la transition vers des véhicules propres (véhicules électriques par exemple) ?

La mobilité électrique dans les Zones Non Interconnectées présente un bilan carbone dégradé par rapport à celui du continent. En Corse, la production d'électricité est majoritairement réalisée à partir de deux centrales thermiques au fioul et de deux câbles en provenance de l'Italie (SACOI) et de la Sardaigne (SARCO) transportant un mix italien également très carboné. Ceci dit, la Corse est en avance sur le continent, en moyenne annuelle, 35 % de l'électricité est depuis 2017 d'origine renouvelable (hydroélectricité, photovoltaïque, éolien, biogaz...) alors que l'objectif PPE était d'atteindre ces 35% en 2018 ; et la sortie du fioul est programmée pour 2023 avec une transition au gaz.

Il est évident que la mobilité électrique doit s'accompagner parallèlement d'une augmentation du taux de pénétration des EnR sur le réseau ce qui constitue d'ailleurs un objectif de la PPE (le taux sera porté à 45% en 2023). Dans un souci d'équité entre les territoires, il conviendrait de lancer un appel à projets national pour aider à l'installation de réseau de stations de recharge pour véhicules électriques alimentée en énergie renouvelable, à l'image de l'appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME « Déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques » de 2015 ; même si, en Corse, cette généralisation doit être mesurée et progressive compte tenu de la nécessité de développer des solutions de stockage pour sécuriser le réseau (du fait de ce taux de 35% d'énergie aléatoire). La Corse, d'ailleurs, travaille à des systèmes de recharge plus performant au domicile de l'utilisateur.

Le véhicule propre, c'est aussi et surtout un véhicule utilisé à meilleur escient et donc mieux rempli. Les transports publics, quels que soient leur motorisation, apparaissent donc plus propres que n'importe quel véhicule individuel. Dans les petites agglomérations, il faut proposer des sites propres pour les bus ainsi que des priorités aux feux. Pour le train, il s'agit d'entretenir le réseau ferré et de le développer, tout en améliorant l'offre (fréquence notamment).

Comment l'Etat ou les collectivités locales peuvent-ils encourager toutes les formes de déplacements doux ?

A l'échelle de l'Etat :

- définition d'une hiérarchisation des modes en priorisant d'abord le piéton, puis le vélo et le transport en commun par rapport à la voiture (lors d'un aménagement urbain ou de travaux routiers),
- contrôle de la mise en œuvre de la LAURE (obligation de créer un aménagement cyclable pour toute création ou réaménagement de voirie en milieu urbain) sous forme de durcissement des contrôles de légalité ou pénalités financières,
- généralisation et renforcement de l'Indemnité Kilométrique Vélo (notamment en l'imposant comme pour la prise en charge des abonnements de transports en commun),
- conditionnement des contractualisations budgétaires Etat-Région à l'intégration des modes alternatifs (dans projets routiers et aménagements types voies vertes),
- renouvellement de l'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique en la rendant cumulable avec les dispositifs d'aide locaux et intégrant les speedelec, véritables alternatives à l'automobile dans le périurbain,
- mise à disposition d'enveloppe dédiée à destination des régions pour la mise en route de politique de mobilité.

Dans les collectivités locales :

- récupération des voiries urbaines par les Communes ou Communautés de Communes pour proposer des plans de circulation logiques et des aménagements cohérents,
- déclinaison de la nouvelle hiérarchie des modes dans l'aménagement,
- apaisement des centres-villes et quartiers résidentiels,
- développement d'itinéraires doux interquartiers,
- création d'itinéraires cyclables sur l'armature routière principale,
- piétonisation temporaire aux heures d'entrée et sortie des écoles

Comment peut-on faciliter le développement du covoiturage dans les déplacements du quotidien ?

Proposer une plateforme nationale de mise en relation libre avec laquelle les collectivités locales puissent personnaliser une interface tout en s'appuyant sur une grande base de données nationale afin que chaque territoire finance son outil et émette le public potentiel.

Communiquer à l'échelle nationale sur les enjeux du covoiturage pendant les vacances mais aussi pour les trajets réguliers.

Clarifier et simplifier les problèmes d'assurances et de déclaration des frais réels afin de favoriser la pratique du covoiturage au lieu de la dissuader.

Autres

Afin de pallier au retard d'aménagement des petites villes (moins de 100 000 habitants), il faudrait proposer des appels à projets de transport en commun en site propre, comme il y a pu en avoir dans les années 1990 et 2000 pour les métropoles et principales agglomérations.

Mobilité plus connectée

Comment le numérique va-t-il redéfinir les conditions de la mobilité ?

L'information voyageur en temps réel pour le transport public, la voiture et le covoiturage permettra d'être plus multimodal en offrant de manière instantanée l'information sur la solution la plus pertinente à l'instant T.

Par ailleurs, les outils de mise en relation de voiture devraient permettre de changer de modèle et de quitter le système de la « voiture possédée » à celui de la « voiture partagée » avec des démarches d'autopartage entre particuliers, plus pertinentes hors agglomération que des offres privées type Autolib.

De quelles innovations l'Etat ou les collectivités locales pourraient-elles s'emparer pour améliorer la mobilité ?

L'Etat pourrait développer un outil libre de création des données transport plus intuitif que Chouette pour faciliter la création des Systèmes d'Information Multimodale (SIM) et la diffusion de l'information transport. Il devrait aussi veiller à l'interopérabilité des SIM régionaux afin de permettre le calcul d'itinéraire national (comme en Suisse) voire européen. De même, il devrait coordonner les initiatives concernant la billettique afin d'envisager une billettique nationale.

Les collectivités locales doivent jouer le jeu de produire de la donnée transport, notamment en temps réel avec des outils GPS de moins en moins coûteux. Elles peuvent aussi favoriser la venue des entreprises d'autopartage en communiquant et en leur réservant des places sur la voirie publique.

Comment rendre l'arrivée du véhicule autonome bénéfique pour notre mobilité et nos territoires ?

Le véhicule autonome apporte une plus-value à la voiture particulière uniquement s'il est partagé, c'est-à-dire utilisé comme transport en commun ou a minima intégré dans une flotte d'autopartage. Ainsi, il permettra de supprimer 7 à 10 voitures pour 1 partagée (ratios communément admis) et de libérer de l'espace public du stationnement automobile pour l'affecter à des usages plus qualitatifs : voies dédiées aux transports en commun, aux modes actifs ou lieux de vie.

Mobilité plus sûre

Comment réduire les accidents dans les transports ?

Les modes de déplacements les plus accidentogènes sont la voiture et les deux-roues motorisés : en réduisant leur vitesse et leur place dans les répartitions modales tout en augmentant celle des transports en commun, l'accidentologie baissera logiquement et rendra la pratique des modes actifs plus sûre. En effet, le piéton ou cycliste n'est pas en danger par essence, mais uniquement à cause de la présence d'usagers motorisés à proximité. Et il convient de ne pas minimiser pour autant les risques de santé liés à

l'inactivité et au recours massif aux transports motorisés individuels. Quant au manque de visibilité hivernale, il faudrait intégrer la dimension « sécurité routière » aux opérations de création ou rénovation d'éclairage public et sensibiliser la population à la nécessité d'être rendue plus visible (distribution de goodies réfléchissant, campagne de communication, etc.).

De même, la mise en place du Contrôle Technique des deux-roues motorisés permettrait de lutter contre le débridage source de comportement à risque des usagers des cyclomoteurs.

Comment adapter le code de la route aux nouveaux modes de déplacements (véhicule autonome, vélo, ...) ?

Le code de la route a été pensé pour permettre la libre-circulation des voitures individuelles. En ville (quelle que soit sa taille), il faut changer de paradigme en hiérarchisant les modes de déplacement suivant leur vulnérabilité et adopter le « code de la rue » favorable à la vie locale et au bien-être des populations résidentes. Cela passe notamment par la mise en œuvre de Zones à Circulation Apaisée. Le véhicule autonome et le vélo s'inséreront naturellement dans un environnement urbain apaisé.

En dehors des bourgs, hors agglomération, les aménagements cyclables séparés de la route, sous forme de voie verte ou de piste, doivent devenir la norme.

Comment améliorer la sûreté et réduire les menaces dans les transports ?

Sans objet.

Mobilité plus solidaire

Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

En milieu rural et périurbain, très dépendant de la voiture, la principale piste concerne le covoiturage et le rabattement vers les transports en commun sur des axes structurants. Le rabattement peut être réalisé en voiture (création de parc-relais) mais aussi en vélos, pour lesquels des offres de stationnement longue durée sécurisées sont nécessaires, comme les boxes.

La politique de développement des modes actifs doit être davantage soutenue qu'en milieu urbain car des déplacements de courte distance y sont aussi réalisés mais la mise en œuvre y est plus coûteuse, d'ailleurs les principes énoncés plus haut s'appliquent (apaisement des bourgs et itinéraires en site propre entre les localités). A cet effet, un fonds pourrait être créé afin de financer les projets d'aménagements cyclables ambitieux type « autoroute » à vélo ou voie verte structurante.

L'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique est particulièrement pertinente dans ces territoires qui ne bénéficient pas toujours d'une subvention par l'EPCI. Le nouveau modèle de prime de VAE devrait être cumulable avec les dispositifs d'aide locaux et intégrer les speedelecs (VAE pouvant atteindre 45 km/h), véritables alternatives à l'automobile dans le périurbain. Pour favoriser leur essor, il serait judicieux d'étudier un assouplissement des contraintes : immatriculation, assurance, port du casque et de gants, ...

Pour une desserte fine des territoires très peu denses, il faut mutualiser les offres de transport en commun et trouver des solutions juridiques permettant de mélanger les publics (scolaires, sociaux et autres) afin de faire des économies d'échelles et proposer des dessertes régulières sur tout le territoire.

Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?

Cette question évoque les enjeux de covoiturage et la communication à y associer : il est vraisemblable que la solidarité entre concitoyens soit plus mobilisatrice que les économies d'énergie ou d'argent. En milieu rural, les mairies pourraient faire le lien entre les administrés plutôt que de mettre en place des navettes

coûteuses et peu fréquentées, par exemple par un système de sondage (type doodle) pour mieux planifier les déplacements de manière groupée.

Le développement du vélo comme moyen de locomotion pourrait permettre à de nombreux ménages de se séparer de leur deuxième véhicule. Pour cela, il faut proposer un système vélo complet intégrant l'aide à l'achat de VAE, l'apprentissage du vélo à travers des vélo-écoles ou des ateliers solidaires d'entretien vélo mais aussi voiture.

Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?

Les réponses du paragraphe précédent s'appliquent. On ajoutera le soutien à la création et au fonctionnement de vélo-écoles par le dispositif ALVEOLE, financé par les Certificats d'Economie d'Energie par exemple. Celui-ci pourrait être élargi à tous les bâtiments collectifs et tertiaires.

Il faudrait soutenir et s'appuyer sur le réseau national de mobilité inclusive dont c'est la mission et qui connaît très bien ces problématiques.

Mobilité plus intermodale

Quelles mesures pourraient faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transports dans un même trajet ?

Les principaux arrêts de transport en commun doivent devenir des Pôles d'Echanges Multimodaux et offrir un large panel de solutions d'intermodalité tel que le stationnement vélo longue durée sécurisé, des offres de location de véhicule ou vélo, etc. En Corse, il s'agit de relier les ports, aéroports, réseau ferroviaire et gares routières.

Par ailleurs, à l'échelle de l'Etat, il s'agit de rendre les différentes indemnités obligatoires et cumulables (ex : vélo et TC) pour que les trajets intermodaux soient reconnus et valorisés à leur juste valeur.

Comment encourager les voyageurs à se passer de leur voiture individuelle ?

La première étape consiste à élargir l'offre de déplacements afin de proposer une multitude de solutions alternatives à la voiture individuelle : transport public, marche, vélo, covoiturage, ... Cette offre doit être de qualité, c'est-à-dire fiable, fréquente et à coût abordable.

Mais cela n'est pas suffisant : quelle que soit l'offre alternative à sa disposition, l'automobiliste préfère utiliser son véhicule individuel qu'il a acheté et qu'il souhaite « rentabiliser » en l'utilisant au maximum. Seule une contrainte importante sur sa pratique (coût, difficulté de stationnement, bouchons) lui fera étudier des alternatives, et, s'il est convaincu par un essai, lui fera changer de mode de déplacement.

Enfin, si l'on veut démotoriser ce nouvel adepte des modes alternatifs, il faudra lui proposer des solutions faciles d'accès à un véhicule et à un coût acceptable sous forme d'autopartage.

Comment améliorer la logistique urbaine sans encombrer l'espace public ?

Comme pour le transport de personnes, le facteur majeur est la contrainte : les centres villes doivent interdire la livraison des véhicules d'une certaine taille ou polluants (cas de Zone à Circulation Restreinte). Ensuite, la création d'espace de logistique mutualisée aux abords des centres-villes permettrait de basculer sur des modes de livraison moins volumineux et moins polluants : triporteur, petit véhicule électrique, ... pouvant livrer aux horaires arrangeant les commerçants sans empiéter trop sur l'espace public.

Mobilité plus soutenable

Faut-il évaluer la répartition entre les parts payées par le contribuable et l'usager dans le coût des transports ?

Oui pour la voiture, l'usager ne se rend pas compte du coût pour lui-même de l'utilisation de son véhicule (il ne considère que le coût constitué du carburant et des éventuels péages et frais de stationnement) et il considère encore moins son coût pour la société. Les aides à l'achat de véhicules particuliers coûtent cher à l'Etat alors que les véhicules dits « plus propres » ne résolvent pas un grand nombre de problèmes liés à l'automobile : consommation d'espace public, congestion routière, accidentologie,... Il faudrait financer les modes alternatifs à la voiture individuelle et développer des mesures plus incitatives.

Par ailleurs, les constructeurs automobiles fabriquent des véhicules de plus en plus lourds (SUV) afin de respecter les normes, ramenant l'émission de GES au poids du véhicule. Il faudrait les inciter – notamment par le biais fiscal – à privilégier des modèles moins gourmands en carburant. D'autres leviers financiers peuvent permettre d'enclencher du report modal comme le prix du stationnement (grâce à sa dépénalisation), les péages urbains dans les grandes villes, l'augmentation sur les immatriculations etc.

Concernant les transports en commun, ils sont considérés comme trop onéreux par une grande partie de la population, alors que cela est tout à fait relatif. Il faudrait communiquer sur le prix d'un titre de transport public urbain par rapport à celui réalisé en voiture (par exemple : « 1 ticket de bus à 1 euro vous coûte moins cher que 2,5 kms réalisés en voiture ») et sur les abonnements peu coûteux une fois la part de l'employeur déduite.

Comment trouver de nouvelles ressources pour investir dans les transports ?

Le mal du siècle semble être le manque d'activité physique, en partie alimenté par le tout-automobile. Il serait judicieux de prévenir plutôt que de guérir les pathologies liées en finançant les aménagements et services favorables aux modes actifs à partir des économies estimées pour la sécurité sociale. C'est la suite logique du « sport sur ordonnance » inscrit dans la loi depuis 2016.

Les contraintes financières pesant sur l'automobile devraient permettre de financer l'aménagement du territoire et les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Il faut éduquer davantage le consommateur tout en veillant à ne pas faire peser de façon exponentielle (par le biais de l'augmentation du coût du carburant) le coût de ces politiques sur les usagers les plus précaires ; par exemple, de simples stages d'écoconduite permettent d'économiser jusqu'à 20% du coût du carburant.

Le jeu sur la fiscalité peut être appliqué de façon plus ciblée et plus juste s'il est maîtrisé localement. Une solution pour trouver de nouvelles ressources pourrait consister à reverser de manière fléchée une plus grande part des recettes fiscales de la TICPE aux régions afin de leur permettre de mieux financer des politiques offensives en faveur de la mobilité.

La CTC a demandé au gouvernement l'application d'une telle mesure fiscale, afin de lui permettre d'aider les EPCI (communautés de communes et communautés d'agglomération) à financer les investissements dans des projets de mobilité durable tels que le désengorgement des axes routiers, les aménagements et services pour les modes doux, les transports en commun, la mise en place d'aires de covoiturage, l'expérimentation de solutions de cabotage maritime, le développement des bornes de recharge en énergie renouvelable, la participation aux coûts de modernisation et de généralisation du train, l'organisation de plateforme multimodale de transports, etc...

Donner les moyens aux régions de financer directement leur politique de mobilité, en jouant sur les recettes fiscales, c'est réduire la consommation de carburants des ménages et participer à un objectif à la fois écologique et social, et, à terme, permettre une économie sur le budget général de l'Etat.

De quelle manière les règles d'urbanismes pourraient-elles contribuer à une meilleure mobilité ?

L'urbanisme doit être mieux maîtrisé à travers des contraintes fortes liées à des densités minimales, de la mixité de fonctions, des dessertes de transport public ou encore des aménagements favorables aux modes actifs.

Dans les Plans Locaux d'Urbanisme, l'article 12 sur le stationnement devrait être plus volontariste en imposant notamment du stationnement vélo avec arceaux, éclairage, fermeture sécurisée, ...

Il faut intégrer de manière plus forte les questions de mobilité et d'intermodalité à l'échelle communale et intercommunale lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

Comment mieux articuler les offres proposées par les différentes autorités organisatrices de transports ?

Cela ne se décrète pas : les AOT doivent travailler ensemble et échanger régulièrement. Il s'agit plutôt de bonnes habitudes à adopter que de contraintes. Les régions doivent devenir les animateurs de l'intermodalité (SIM, tarification, billettique, etc.), à travers le Schéma Régional d'Intermodalité, mais pas seulement.