

— DÉCEMBRE 2017 —

NOTE D'ÉTAPE DE LA COMMISSION SPÉCIALISÉE
**MOBILITÉ DU CONSEIL NATIONAL
DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE**

Sommaire

Note d'étape	2
I - Rappel du mandat, de la composition et de l'organisation de la commission spécialisée	2
II - Enjeux de la transition énergétique et environnementale pour les transports	2
III - Principaux points de vigilance identifiés à ce stade par la commission spécialisée.....	5
Remarques transversales	5
1 - Mobilités plus propres	6
2 - Mobilités plus connectées	7
3 - Mobilités plus solidaires	9
4 - Mobilités plus intermodales	10
5 - Mobilités plus sûres.....	11
6 - Mobilités plus soutenables	12
7 - Innovations (ateliers de l'innovation)	13
IV - Conclusions provisoires.....	14



Note d'étape

I - RAPPEL DU MANDAT, DE LA COMPOSITION ET DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION SPÉCIALISÉE

La commission spécialisée, après son installation le 28 septembre 2017 et après avoir pris connaissance d'un fond documentaire général et prospectif au cours de deux séances les 11 octobre et 9 novembre, a souhaité échanger avec les responsables des différents ateliers mis en place pour les Assises et retenus, plutôt que de paraphraser leurs travaux, d'identifier des « points de vigilance » sur les six différentes thématiques des Assises de la mobilité. Ces points de vigilance soulignent les enjeux essentiels identifiés par la commission comme devant guider l'élaboration du projet de loi d'orientation, en adéquation avec les objectifs de la transition écologique.

Ces points distinguent notamment ce qui relève du court terme, du moyen et du long terme, ce qui relèverait du niveau législatif national ou européen et ce qui pourrait relever d'autres types de mesures ou d'actions. La commission a souhaité insister sur des mesures concrètes et sur le caractère d'urgence de certaines thématiques.

Ces points de vigilance ont été transmis aux différents responsables d'ateliers d'experts afin d'alimenter leurs réflexions et d'établir une « navette » entre le CNTE et les travaux des Assises.

Deux séances d'auditions des présidents et chefs de projets d'ateliers d'experts, COI et ateliers de l'innovation ont été organisées les 17 et 30 novembre. Chaque atelier a pu présenter l'état de ses réflexions et propositions et a pu échanger avec les membres de la commission spécialisée, notamment sur les points de vigilance identifiés.

Une séance du 19 décembre a permis d'informer la commission sur la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie engagée par la DGEC, et sur les travaux réalisés par le CGDD en matière de calcul des coûts externes des différents modes de transport. La commission spécialisée a pu échanger avec les services concernés de la DGEC et du CGDD lors de cette séance.

Cette note d'étape a été finalisée suite à cette dernière réunion.

La commission spécialisée continuera ses travaux après la clôture des Assises le 13 décembre, afin de finaliser son rapport qui sera remis au début de l'année 2018, de produire des propositions d'articles susceptibles d'être repris dans le projet de « LOMI », notamment à partir des cahiers d'acteurs émis par ses membres ou par les organismes que ceux-ci représentent, et de préparer le projet d'avis sur le projet de loi d'orientation dès que celui-ci lui aura été communiqué.

II - ENJEUX DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS

Les décisions prises antérieurement en matière de transition énergétique et environnementale sont transversales aux différents secteurs de notre économie, et elles ont déjà concerné les transports dans la mesure où ce secteur représente 34 % de la consommation finale énergétique avec 50 MTEP en 2015¹ et émet 29 % de gaz à effet de serre (2016) et qu'en termes de polluants atmosphériques, les transports représentent 61 % des émissions de Nox (oxydes d'azote), 8 % des émissions de COVnm

1 Source rapport Commission des Comptes Transports de la Nation 2016, publié en juillet 2017.

(composés organiques volatiles non méthaniques), 14 % des particules PM₁₀ et 18 % des particules PM_{2,5}.

La commission a jugé utile de rappeler les trois étapes successives récentes de la transition énergétique dans le secteur des transports.

2-1 LTCEV et transports

Le titre III de la Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 dite LTECV traite des transports (articles 34 à 68) et s'organise en quatre chapitres :

- le premier insiste sur la priorité à accorder aux modes de transport les moins polluants : autopartage des véhicules, location de bicyclettes, expérimentation d'alternatives au transport routier en ville, développement des transports collectifs et développement de véhicules à très faible niveau d'émission (avec l'objectif de viser 2 litres aux 100 km, l'instauration des « bonus-malus » et des facilités de circulation et de stationnement pour ces véhicules) ;
- le deuxième traite d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables : il fixe à l'État un objectif d'exemplarité avec une part de véhicules à faible niveau d'émission supérieure à 50 % dans ses parcs (plus de 20 % pour les CT). L'État donne le cadre pour le déploiement de carburants alternatifs et les infrastructures associées avec l'objectif de déployer 7 millions de bornes de recharges électriques d'ici 2030 ;
- le chapitre III traite de réduction des gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques :
 - a) pour les aéroports, objectif - 10 % (2020/2010) et - 20 % (2025/2010) ;
 - b) réduction de vitesse et zones à circulation restreinte autorisées pour les maires ;
 - c) instauration d'une IK vélo ;
 - d) plan de mobilité des entreprises de plus de 100 travailleurs dans le périmètre d'un PDU ;
 - e) schéma régional d'intermodalité complété par des plans de mobilité rurale.
- le chapitre IV traite de la planification dans la réduction des émissions via les « Plans climat air énergie territoriaux » (PCAET).

2-2 SNBC et transports (novembre 2015)

La stratégie nationale bas-carbone de novembre 2015 fixe des budgets carbone des périodes 2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028 à la fois globalement et pour le secteur des transports.

Année	1990	2013	2015-2018	2019-2023	2024-2028
Budget CO ₂ eq tous secteurs	551 MT	492 MT	442 MT	399 MT	358 MT
Base 100 1990	100	89,4	80,2	72,4	65,0
Budget CO ₂ eq transports	121 MT	136 MT	127 MT	110 MT	96 MT
Base 100 1990	100	113	105	90,9	79,3

Des transports bas-carbone

Les transports² constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (27 % des émissions de GES en 2013). Par rapport à 2013, l'objectif dans le scénario de référence est de parvenir à baisser ses émissions de 29 % à l'horizon du troisième budget carbone (2028) et d'au moins 70 % d'ici 2050.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, les politiques mises en place devront tout particulièrement permettre d'accélérer (cf. « Recommandations sectorielles » de la SNBC) :

- l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (viser les 2 l aux 100 km en moyenne pour les véhicules vendus en 2030) ;
- la transition vers des vecteurs énergétiques moins carbonés. Il convient notamment d'anticiper les délais de développement des infrastructures de ravitaillement (bornes de recharge électriques, unités de livraison de gaz) indispensables à la transition vers des transports bas-carbone et coordonner leur déploiement par l'ensemble des acteurs concernés (État, Collectivités, établissements publics, entreprises, ménages).

D'autres leviers devront également être mobilisés :

- la maîtrise de la demande de mobilité (grâce au télétravail, à l'aménagement du territoire...) ;
- l'amélioration des taux de chargement des véhicules (covoiturage) et plus généralement la meilleure utilisation des véhicules et réseaux existants (article 44 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte) ;
- le report modal des personnes et des marchandises vers les modes de transports non routiers et non aériens (comme le ferroviaire, les modes actifs - le vélo et la marche -, etc. qui doit être favorisé dans les choix d'aménagement du territoire et d'investissements dans les infrastructures de transport.

2-3 Plan climat de juillet 2017

Ce plan fixe l'objectif d'une neutralité carbone des transports à l'horizon 2050 (zéro émission nette) comme conséquence de l'Accord de Paris de la COP 21. Son axe 4, qui annonce la tenue des Assises est consacré aux transports pour rendre la mobilité propre accessible à tous et

pour développer l'innovation et comprend plusieurs volets :

- assurer la convergence des fiscalités essence-diesel d'ici 2022 ;
- faciliter la transition des ménages modestes ayant de vieux véhicules par une prime à la transition ;
- soutien du développement des carburants alternatifs grâce à un fond pour la mobilité durable et à une incitation fiscale aux poids lourds roulant au gaz ;
- proposer au plan européen une norme Euro 7 ambitieuse et viser de mettre fin à la vente des voitures émettant des GES en 2040.

Il contient aussi la fin des ventes de véhicules thermiques en 2040 et la hausse de la composante carbone.

² Malgré la baisse des consommations unitaires des véhicules, le budget carbone des transports, même s'il baisse depuis 2013, reste encore au-dessus du niveau de 1990.

III - PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE IDENTIFIÉS À CE STADE PAR LA COMMISSION SPÉCIALISÉE

Ces points de vigilance sont issus des séances de travail de la commission spécialisée et des deux séances d'audition des ateliers d'experts, du COI et des ateliers de l'innovation.

Remarques transversales

Inscrire la loi en cohérence avec les engagements pris dans le cadre des Accords de Paris, y compris dans ses aspects de programmation et de priorisation des infrastructures

- Articuler la loi avec les documents/accords stratégiques (SNBC, PPE, SDMP...) et les impératifs sanitaires liés à la pollution de l'air : respect des normes et feuille de route de l'État sur la pollution de l'air notamment. Cela passe notamment par l'alignement de la fiscalité énergétique avec les objectifs de façon à éviter l'incitation au développement de la mobilité.
- Mettre en cohérence avec l'ensemble des politiques publiques ayant un impact sur les mobilités : habitat, urbanisme, aménagement et développement économique.
- Décliner la loi sur les mobilités dans un ensemble de mesures concrètes associées à un calendrier d'application (Feuille de route et suivi d'application notamment).

Préciser et renforcer le droit à la mobilité sûre

Cette notion transverse doit être précisée par rapport aux dispositions déjà prévues par la LOTI (Code des transports), la commission spécialisée a formulé des propositions à ce sujet :

- notion d'accès équitable aux mobilités, notamment dans les zones congestionnées et dans les zones rurales isolées ou non couvertes par une AOM ;
- notion d'accès équitable et non-discriminatoire, notamment pour les PMR, avec une priorité budgétaire donnée à cet objectif ;
- « devoir d'offre » (service de T.C et de mobilité propre), droit à l'accès aux mobilités « douces » ;
- « droit à l'évaluation » en lien avec l'open data des données sur les transports publics, rendre possible une analyse collective des transports publics ;
- « droit à l'expérimentation » pour les mobilités (logistique, partage, mobilité propre).

Maîtriser la demande

La maîtrise de la demande est une question transverse cruciale, à moyen et long terme qui nécessite d'intégrer en particulier les questions d'aménagement, d'urbanisme aux politiques de mobilité.

Favoriser le report modal et la réduction de la place de la voiture particulière

Cet objectif doit s'appliquer pour tous les territoires, selon des modalités adaptées aux spécificités de chaque territoire, notamment des territoires ruraux.

Améliorer la transparence sur les choix d'infrastructures

- Mieux connaître les choix des projets abandonnés/maintenus, avec des critères clairs. Les méthodes d'évaluation des projets doivent intégrer les coûts externes des différents modes sur la santé et l'environnement, et mieux intégrer les expertises indépendantes et pluralistes ;

- Améliorer la transparence sur l'utilisation des recettes liées aux infrastructures, afin de vérifier que ces recettes sont bien fléchées vers la régénération des réseaux ;
- Mieux intégrer la capacité et le potentiel des réseaux existants dans les choix d'infrastructures.

Développer les infrastructures pour les modes actifs/doux et pour l'intermodalité

- Développer et/ou aménager des voies dédiées, des parcours sécurisés ;
- Intégrer le report modal comme priorité de la politique d'infrastructures : prévoir les moyens pour l'entretien-rénovation et la modernisation des réseaux existants et les infrastructures de rabattement.

Développer une infrastructure énergétique adaptée

- Intégrer les besoins différenciés, en fonction des véhicules (gaz renouvelable véhicule/bioGNV, hybrides, électriques, hydrogène...) et, dans un premier temps, ne pas être « mono-orienté » pour favoriser un véritable mix énergétique ;
- Encourager l'installation de bornes électriques de recharge dans les parkings en sous-sol en zones urbaines et en deçà des niveaux -1.

Renforcer l'accessibilité des infrastructures

Améliorer/développer l'accessibilité des PMR (chaîne d'accessibilité) et de toutes formes de handicap.

1 - Mobilités plus propres

Réduire les émissions des véhicules

- Réduire les émissions dans le cadre des stratégies énergétiques (SNBC, PPE) aux horizons de court et moyen terme, tant au niveau national qu'europpéen ;
- Accélérer le renouvellement du parc existant, en intégrant les nouvelles normes euro 6d, associées aux nouveaux cycles d'homologation et de vérification (WLTP « Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure » et RDE « Real Driving Emissions ») quel que soit le carburant utilisé ;
- Prendre en compte le cycle de vie des véhicules (impact global) en garantissant le principe de neutralité technologique nécessaire au développement de nouvelles solutions innovantes, en appui d'études d'impact prenant en compte les aspects socio-économiques, sociétaux et géopolitiques.

Aider les ménages et les entreprises dans la transition dans les mobilités

- Aider à la « démotorisation » des ménages et des entreprises, fixer des priorités claires en matière de réduction ou d'évolution des parcs de véhicules, pour les entreprises et pour les particuliers, notamment par le développement des transports collectifs ;
- S'appuyer sur, et/ou orienter, la commande des flottes « à faibles émissions » d'entreprises et collectivités 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.

Organiser les conditions de développement de la mobilité basse émission

- Accompagner par une vision globale des conditions d'utilisation (recharges, recyclage, cycle de vie des véhicules et de ses composants, mode de production de l'électricité, ressources...);
- Développer une filière industrielle européenne de la batterie (favoriser la transformation du secteur automobile vers l'économie circulaire : éco-conception des batteries, augmentation du recyclage, réutilisation en seconde vie des batteries);
- Donner de la visibilité sur l'évolution des primes à l'achat de véhicules électriques neufs et d'occasion en intégrant les différents modes : vélos et automobiles, et en soutenant la démotorisation (revenir sur la décision de suppression de prime pour les vélos à assistance électrique);
- Favoriser l'approche du mix énergétique (électrique, GNV BioGNV, hydrogène) de façon à ne pas être orienté sur une « mono-solution ».

Développer les infrastructures de distribution de carburants alternatifs (GNL, Bio-GNL)

- Développer les carburants permettant de réduire les émissions directes et indirectes de GES et polluants « du puits à la roue »;
- Fixer, en parallèle, des objectifs de développement des points de recharge pour les véhicules électriques.

Aider, favoriser les initiatives innovantes dans les territoires ruraux

- Lever les freins aux initiatives, notamment en milieu rural (unités de méthanisation par exemple);
- Autoriser les collectivités à expérimenter des mobilités innovantes dans ces territoires.

Développer des mobilités actives

- Encourager et encadrer le vélo et la marche (cohabitation sur la voie publique, règles du Code de la voirie, Code de la route, signalétique...);
- Viser l'objectif de 12,5 % de part modale au vélo en 2030 et généraliser l'indemnité kilométrique vélo;
- Développer l'accessibilité et les stationnements adaptés aux modes actifs, dans une véritable politique multimodale avec les modes « lourds » (trains, RER, métros, tramways, bus, véhicules électriques...).

Maintenir la sécurité d'approvisionnement des carburants durant la phase transitoire

Proposer des mesures d'accompagnement pour les acteurs concernés.

Accorder un droit à l'expérimentation de nouveaux moyens ou solutions de mobilité

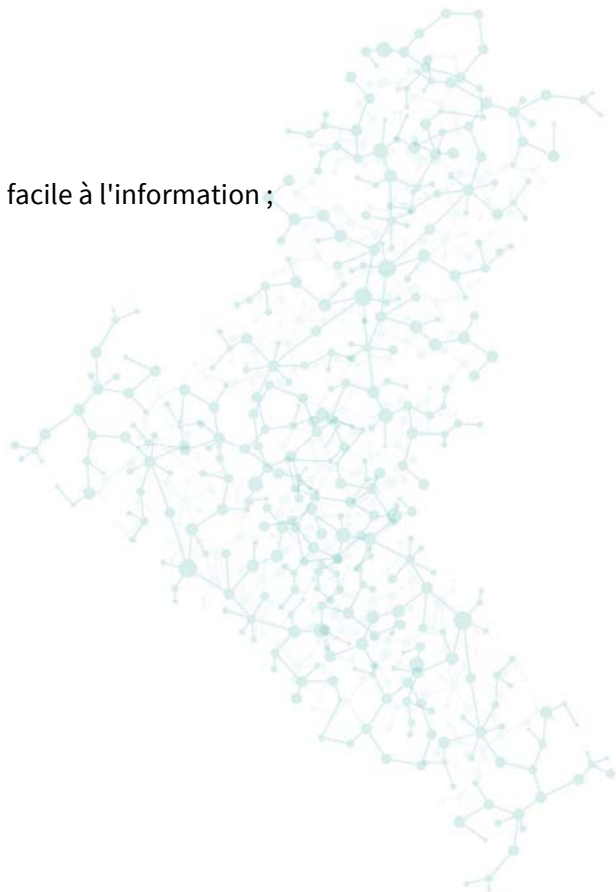
Expérimenter en conditions réelles d'utilisation sur sites propres ou sécurisés en exception aux lois en vigueur, dès que les tests en laboratoire ont prouvé leur pertinence (trottinettes, véhicules autonomes, remorques à assistance électrique de vélos, drones...).

2 - Mobilités plus connectées

Améliorer l'accès aux données publiques des transports

- Améliorer par la loi, l'accès aux données publiques des transports, l'open data autour des

infrastructures publiques doit permettre un accès plus facile à l'information ;



- Intégrer les technologies de la « *Blockchain* » (chaînes de blocs) afin de sécuriser les données et de favoriser l'interopérabilité des systèmes.

Accompagner et encadrer le développement des applications numériques de mobilité

Prévoir un cadre régulateur, notamment pour :

- empêcher la formation d'oligopoles ;
- protéger la vie privée par rapport à certaines innovations (LAPI) - Rôle de la CNIL ;
- garantir l'accès aux données pour les collectivités publiques ;
- rechercher la « neutralité technologique », les choix de technologie doivent dépendre du besoin réel de déplacement.

Encourager les solutions innovantes et le développement des réseaux au niveau des territoires

Développer des innovations pour les mobilités propres, les solutions d'accès aux services publics, à l'emploi, aux études, à la formation.

Évaluer l'impact environnemental des véhicules autonomes

- Élaborer une stratégie industrielle française : de la recherche à la production, par rapport aux leaders étrangers sur les systèmes autonomes ;
- Évaluer notamment les enjeux sociaux et éthiques du développement des véhicules autonomes et surveiller la chaîne de valeur des données.

Substituer quand cela est possible une mobilité numérique à une mobilité physique à travers un accès à des services dématérialisés

Amplifier l'effort pour permettre l'accès à une connexion Internet à haut débit sur l'ensemble du territoire et accélérer le développement de services dématérialisés.

3 – Mobilités plus solidaires

Aider les entreprises à améliorer les déplacements de leurs salariés, aider les citoyens en particulier dans certaines phases de leur vie professionnelle, et organiser une « mobilité inclusive » favorable à l'emploi et à la formation

- Aider à la mobilité pour les transitions professionnelles, recherche d'emploi, mobilité géographique, notamment dans les territoires ruraux ou périurbains non desservis par une offre de transport alternative à la voiture ;
- Maîtriser les déplacements en agissant aussi sur les politiques de l'habitat, sur les délocalisations d'entreprises dans des lieux déconnectés des modes de transports collectifs, réduire des déplacements (télétravail, « co-working »...) pour limiter la croissance des besoins de mobilité ;
- Aider les entreprises, via les plans de mobilité, à repenser leur mobilité en partant de l'analyse de leur activité et ainsi supprimer les déplacements inutiles ;
- Répondre aux besoins des populations étudiantes, notamment sur les campus éloignés des centres-villes et aux besoins des familles. Mettre en œuvre une offre de mobilités adaptée et à un coût assurant l'égalité de tous face aux études, expérimenter des cartes uniques de transport et assouplir le principe de spécialité des établissements ;
- Développer des bouquets de mobilité spécifiques accessibles aux professionnels, aux étudiants et aux apprentis ;
- Maintenir la prise en compte de la dimension familiale dans le calcul du bonus-malus ;

- Créer, à côté du bonus-malus automobile existant³, une politique de choix incitant aux reports modaux pour les familles : aides tenant compte de la dimension familiale (voire soutien fiscal) ; ou
- Aide financière incitant au covoiturage, transport à la demande, autopartage, location de 2 roues, location en libre-service de véhicules, pour l'abandon de l'utilisation d'une voiture au profit de modes doux (y-c 2 Roues dits « propres »).

Définir la place du service public pour assurer l'égalité de traitement des territoires (en métropole et outre-mer au regard de la mobilité)

- Organiser un service public de transport et un accès aux services publics, notamment dans les territoires ruraux et périurbains (cf. exemples d'organisation de transports à la demande sur les territoires ruraux, partages de véhicules, y-c VE) ;
- Concevoir l'égalité de traitement comme la volonté d'offrir un service public de qualité partout et pour tous sur tout le territoire.

Accompagner les transports publics particuliers de personnes dans l'évolution des métiers

Proposer un accompagnement spécifique via le compte personnel de formation ou d'autres accompagnements personnalisés, travailler avec le réseau des Chambres de métiers et de l'artisanat sur la gestion prévisionnelle territoriale des emplois et des compétences.

Répondre aux problématiques de la desserte des territoires périurbains et ruraux et à la difficulté d'y établir des transports collectifs

- Maîtriser l'étalement urbain et les transports, en cohérence avec les politiques locales, notamment en lien avec une offre de logements adaptée aux zones tendues en termes de coût du foncier et d'espace disponible ;
- Valoriser les expériences de mobilité partagée, de mobilité à la demande en territoire peu dense (rural), notamment pour les populations âgées, dans une logique de service public.

Améliorer la qualité de service des transports collectifs dans certaines zones de forte congestion

Améliorer la ponctualité, le confort, la régularité, dans les zones de forte densité de voyageurs (en relation avec la notion de « droit à la mobilité³ »).

4 - Mobilités plus intermodales

Mettre en œuvre des solutions intermodales et complémentaires

- Relancer le fret ferroviaire partout où il est pertinent, économiquement performant et opérationnellement efficace, dans le cadre d'une véritable politique multimodale ;
- Développer les transports alternatifs au véhicule individuel de bout en bout et optimiser notamment les infrastructures existantes (gestion des horaires) ;
- Affirmer la place des services publics dans le report modal (passagers et marchandises) ;
- Donner la priorité à la complémentarité des modes ;
- Développer les nœuds intermodaux ; l'efficacité des nœuds existants doit être améliorée.

³ Dont il faut maintenir dans le calcul la dimension familiale.

Intégrer/maîtriser le développement des sites logistiques

- Anticiper/maîtriser le développement des centres et leurs effets sur le foncier et l'artificialisation des terres, les déplacements, l'intermodalité, doivent être améliorés ;
- Favoriser le développement des points de livraison (consignes, magasins, parkings relais) et la livraison à domicile.

Prendre en compte les populations étudiantes

Développer des solutions alternatives à la voiture pour les campus éloignés des centres urbains.

Sensibiliser les familles

Soutenir des actions pédagogiques dans les zones rurales, sensibiliser aux modes collectifs.

Améliorer/optimiser la logistique urbaine

- 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 ;
- Permettre l'utilisation des parkings pour des opérations de logistique urbaine (adaptation des infrastructures d'accès) ;
- Développer la mutualisation et pallier la 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 ;
- Responsabiliser le consommateur dans le développement du e-commerce afin de permettre l'optimisation des livraisons (limiter la livraison mono-colis) ;
- Intégrer la logistique du dernier kilomètre dans une approche globale tenant compte des flux en amont.

5 - Mobilités plus sûres

Faire de la sécurité des infrastructures une priorité absolue et donner la priorité aux plus vulnérables

Faire face à la dégradation des réseaux (routiers-ferroviaires...).

Promouvoir un usage partagé des espaces publics

- Préserver la continuité des itinéraires piétons, cyclables et intermodaux et lutter contre les inégalités de mobilité (cf. AVIS CNTE mai 2017 – Marche et vélo) ;
- S'assurer d'une cohabitation des différents modes de déplacement apaisée et sûre.

Intégrer la sécurité dans les critères de choix d'entretien des infrastructures

Intégrer la sécurité dans les critères de choix de régénération des réseaux routiers et ferroviaires.

Intégrer les risques liés au changement climatique

Mieux intégrer l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques dans les critères de

sécurité des infrastructures.

Développer les transports collectifs pour améliorer la sécurité

Développer des infrastructures de transports collectif, au bénéfice de la sécurité routière.

Améliorer la sécurité dans les zones non-couvertes par des autorités de police

Améliorer l'organisation de la sécurité dans les campus universitaires, zones où l'autorité de police est assurée par une autorité différente, à savoir les présidents d'université sur les campus.

Améliorer le partage des données d'accidentologie

Partager notamment les données fines des assurances.

6 - Mobilités plus soutenables

Intégrer la notion d'équilibre soutenable des projets d'infrastructures (environnemental, exploitation, financier), clarifier les modalités de financement des infrastructures

- Définir des financements durables et acceptables, réorienter certains financements vers l'amélioration de l'existant ;
- Flécher les recettes sur les infrastructures de transport ;
- Accès des citoyens aux données financières et aux coûts réels des modes de transport.

Organiser la gouvernance interministérielle des mobilités

- Identifier une autorité organisatrice des mobilités pour mettre en adéquation les offres et réseaux de transport avec les attentes des consommateurs sur l'ensemble du territoire national ;
- Limiter les effets de la « métropolisation » sur les territoires non couverts par des AOM.

Mieux évaluer et réduire les coûts externes des transports

- Mieux prendre en compte les coûts externes dans les bilans et projections de transport, intégrer des références européennes ;
- Planifier et compenser les baisses de recettes fiscales générées par la transition énergétique ;
- Prendre en considération la capacité contributive des agents économiques (ménages, entreprises) ;
- Faire évoluer la fiscalité environnementale pour mieux intégrer les coûts externes.

Afficher le coût réel du transport

- Utiliser le terme de « livraison incluse » ou « offerte » au lieu de livraison « gratuite », 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.

Préserver l'expertise publique sur la mobilité

Préciser et affirmer les perspectives des centres d'excellence technique ministériels (exemple du CEREMA).

Intégrer le contexte européen de l'évolution des mobilités

Porter des positions au niveau européen, dans le contexte du paquet mobilité, sur les bases de la loi ou de propositions issues des Assises de la mobilité, contribuer à la lutte contre le dumping social dans le secteur des transports.

7 - Innovations (ateliers de l'innovation)

Développer les services aux usagers

- Développer les Cartes multiservices, MAAS, cartographie d'itinéraires, « comptes mobilité »... ;
- Développer des « transports en commun » autonomes à la demande, notamment dans les zones périurbaines peu denses, mal desservies par les transports en commun classiques.

Développer, encourager les innovations autour du vélo

Encourager les voies réservées, le partage de la voirie, les systèmes collaboratifs.

Taxer l'usage de la voie publique

Envisager une taxation de la voie publique dans le cas du « free floating ».

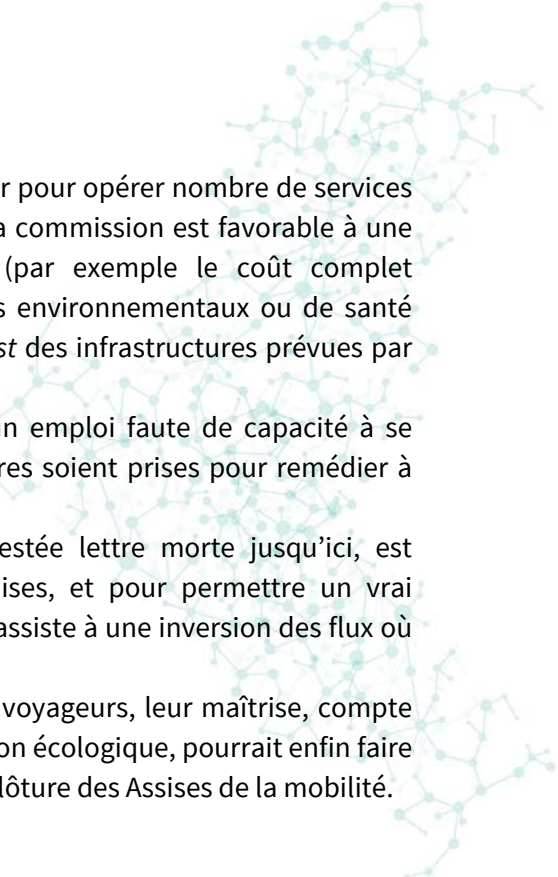
IV – CONCLUSIONS PROVISOIRES

La Commission souligne la richesse et la qualité des travaux réalisés et exposés par les ateliers d'experts auditionnés lors des réunions du 17 et du 30 novembre dans le cadre des Assises de la mobilité et note l'importance des besoins et des attentes à l'égard de la future loi d'orientation des mobilités et du volet relatif à la programmation des infrastructures de transport.

Certains membres de la commission observent cependant que le nombre de réunions organisées dans le cadre des Assises et les délais, n'ont pas toujours permis un investissement de leurs organisations à la hauteur des enjeux.

À ce stade, la commission retient les enjeux suivants comme devant être plus particulièrement abordés dans le projet de LOMI :

- l'évolution des moyens de transport est un des leviers essentiels de la transition écologique dans les transports : une attention particulière doit être apportée au parc existant, car la durée de vie du parc est longue si bien que les mesures de réduction des consommations énergétiques, d'évolution vers des sources d'énergie décarbonée ou de limitation des émissions seront progressives, surtout dans la mesure où les personnes aux ressources modestes détiennent une part importante du parc ancien. Les enjeux industriels de cette évolution sont considérables et la commission estime que la France dispose des atouts pour bénéficier de ce levier dans la mesure où il est aussi adossé au savoir-faire de nombre d'entreprises, notamment de PME-PMI innovantes et appuyé par la mise en place de véritables filières industrielles et de laboratoires de recherche, notamment universitaires ;
- l'organisation des mobilités et de leur gouvernance appelle un effort sans précédent pour étendre les parties du territoire national concernées par une autorité organisatrice des mobilités, pour favoriser les mobilités actives à partir des modes doux, qui concernent en majorité les déplacements à courte distance qui sont de loin les plus nombreux, en sécurisant leur utilisation. Cet objectif peut conduire à garantir un service public des mobilités accessible sur l'ensemble du territoire ;
- l'ouverture et l'accès aux données sont essentiels à l'organisation pratique de ces mobilités, tant au niveau de l'autorité organisatrice, que de l'utilisateur des transports. Elle considère aussi qu'au-delà de l'organisation proprement dite, l'expérimentation pratique de nouvelles formes de mobilité doit être amplement facilitée ;
- la prise en considération des déplacements professionnels ou de ceux liés à la formation (initiale ou continue) est un des soucis majeurs de la commission qui considère que les déplacements du quotidien ne sauraient se limiter à la mobilité des ménages dans leurs déplacements privés : des bouquets de mobilité spécifiques doivent être rendus accessibles aux professionnels, aux étudiants et aux apprentis ;
- l'aménagement du territoire est structuré en partie par les transports : la commission reste très attentive au fait que les territoires moins denses bénéficient eux aussi de solutions de mobilité adaptées et que les moyens financiers ne soient pas essentiellement concentrés sur les métropoles urbaines car certains choix d'infrastructures lui paraissent accentuer cette polarisation excessive. Il est essentiel que les projets d'aménagement des territoires et d'urbanisme prennent en considération l'impératif de maîtrise des déplacements, en limitant l'étalement urbain. La maîtrise des déplacements est une des clés pour atteindre les objectifs climat, mais également pour prévenir le phénomène de précarité liée à la mobilité ;

- 
- l'équilibre entre fiscalité et tarification est difficile à trouver pour opérer nombre de services de transport et un véritable service public de transport : la commission est favorable à une évaluation plus exhaustive des besoins de solidarité (par exemple le coût complet d'adaptation aux PMR), à l'intégration des coûts externes environnementaux ou de santé publique, à une extension du dispositif d'évaluation *ex-post* des infrastructures prévues par la LOTI, au versement transport ;
 - comme une personne sur quatre ne se présente pas à un emploi faute de capacité à se déplacer, la commission estime nécessaire que des mesures soient prises pour remédier à cette situation ;
 - la complémentarité des modes de transport, qui est restée lettre morte jusqu'ici, est importante, tant pour les personnes que les marchandises, et pour permettre un vrai développement de la logistique urbaine d'autant que l'on assiste à une inversion des flux où la livraison à domicile est encouragée par l'e-commerce ;
 - le développement des transports aériens et maritimes de voyageurs, leur maîtrise, compte tenu des impacts de ces modes de transports sur la transition écologique, pourrait enfin faire l'objet d'une proposition de feuille de route, au-delà de la clôture des Assises de la mobilité.

www.assisesdelamobilite.gouv.fr
#AssisesMobilite

**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS