



RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL **MOBILITÉS DU QUOTIDIEN**

SOMMAIRE

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS	3
INTRODUCTION	5
I. CONSTATS	9
1. La mobilité du quotidien en chiffres	9
2. Une répartition inégale de l'offre de transport selon les distances	11
3. Une analyse cartographique dans 4 territoires : Toulouse, Nantes, Lyon et Bourges	12
II. PROPOSITIONS	19
6 MESURES À EFFET IMMÉDIAT OU DE COURT TERME	20
Proposition n°1 : assurer la complémentarité des réseaux	20
Proposition n°2 : partager la voirie pour favoriser les modes collectifs de déplacement.....	21
Proposition n°3 : faire appel aux nouvelles technologies	23
Proposition n°4 : utiliser l'outil de la tarification pour développer le recours au transport public	27
Proposition n°5 : repenser le stationnement	27
Proposition n°6 : répondre aux besoins de mobilité dans les zones peu denses	29
Contribution de Rollon Mouchel-Blaisot, Préfet et Directeur du programme national «Action cœur de ville»	31
2 MESURES DE MOYEN OU LONG TERME	33
Proposition n°7 : coordonner l'action des collectivités pour une gouvernance améliorée de la mobilité	33
Proposition n°8 : densifier la ville - urbanisme.....	34
LEXIQUE	36

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

Pour répondre aux difficultés quotidiennes de nos concitoyens contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour leurs trajets domicile – travail, réduire la congestion autour des grandes agglomérations, progresser vers une mobilité décarbonée, tout montre qu'il faut utiliser un ensemble de solutions.

Parmi celles-ci, le groupe de travail recommande d'engager les mesures suivantes qui produiront leurs effets selon différentes échéances :

6 MESURES À EFFET IMMÉDIAT OU DE COURT TERME QUI NÉCESSITENT PEU D'INVESTISSEMENTS ET DONT LA MISE EN ŒUVRE SUPPOSE LE RECOURS À DES TECHNOLOGIES ÉPROUVÉES :

PROPOSITION 1 : ASSURER LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX

Développer des services de transports collectifs sur routes et autoroutes susceptibles de faire la jonction entre un habitat dispersé et les pôles principaux des transports ferrés urbains peut offrir une alternative significative à l'autosolisme et redonner à la route sa vocation d'infrastructure. Les aménagements nécessaires (parcs de covoiturage, voies réservées, pôles d'échanges multimodaux, etc.) sont le plus souvent des aménagements légers susceptibles de réalisations significatives dans un délai de l'ordre de 5 ans.

PROPOSITION 2 : PARTAGER LA VOIRIE POUR FAVORISER LES MODES COLLECTIFS DE DÉPLACEMENT

L'efficacité et la régularité des lignes de cars express résultent du petit nombre et de la pertinence des arrêts qui permettent le rabattement des utilisateurs puis leur dispersion sur le réseau urbain. Là aussi, les délais de réalisation de sections de voies réservées peuvent être brefs.

PROPOSITION 3 : FAIRE APPEL AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les nouvelles technologies peuvent concourir à une meilleure utilisation des infrastructures existantes et permettre le développement de solutions de transports partagés comme le montrent les expérimentations de voies dédiées.

PROPOSITION 4 : UTILISER L'OUTIL DE LA TARIFICATION POUR DÉVELOPPER LE RECOURS AU TRANSPORT PUBLIC

La technologie permet aujourd'hui de moduler les tarifs des transports publics en fonction de nombreux critères, dont les revenus du foyer, et de les combiner afin d'accroître l'attractivité des transports publics et d'attirer de nouveaux clients voyageurs.

PROPOSITION 5 : REPENSER LE STATIONNEMENT

Le stationnement doit être vu comme un levier important au service de la politique de mobilité de la ville et permet d'améliorer la fluidité de la circulation.

PROPOSITION 6 : RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DANS LES ZONES PEU DENSES

Dans le rural et le périurbain peu dense, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent contribuer à l'attractivité de leur territoire avec toutes les formes de mobilité partagée alternatives à la voiture individuelle, et répondre ainsi au sentiment d'isolement de la population.

2 MESURES À MOYEN OU LONG TERME, NÉCESSITANT PLUS DE TEMPS, DES MOYENS OU DES INVESTISSEMENTS PLUS CONSÉQUENTS :

PROPOSITION 7 : COORDONNER L'ACTION DES COLLECTIVITÉS POUR UNE GOUVERNANCE AMÉLIORÉE DE LA MOBILITÉ (À L'ÉCHELON DES BASSINS DE VIE)

Les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) prévus par la LOM permettent de créer les conditions d'un dialogue constructif entre les AOM et les Régions afin de travailler ensemble à l'offre de mobilité du quotidien.

Une réflexion sur une gouvernance coordonnée qui pourrait être en mesure d'arbitrer entre mobilité (plans de mobilité) et développements urbains (PLU, PLUI) mériterait sans doute d'être conduite dans un cadre législatif ultérieur.

PROPOSITION 8 : DENSIFIER LA VILLE – URBANISME

La lutte contre l'étalement urbain et la recherche d'une nouvelle densification des villes-centres peuvent apparaître comme la réponse la plus efficace aux défis de la mobilité du quotidien.

Des éléments peuvent contribuer à rétablir plus rapidement certains équilibres comme la consolidation des commerces de centre-ville et le développement des différents services de proximité (santé, culture, loisirs ...).

INTRODUCTION

Les mobilités du quotidien s'entendent comme la possibilité qu'ont les voyageurs de se déplacer de manière récurrente selon des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Elles sont au cœur de nombreux enjeux sociétaux, économiques et juridiques.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)¹, a affirmé un « droit au transport » permettant « à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public »².

Les différentes phases de la décentralisation ainsi que le choix croissant de s'installer en dehors des zones urbaines ont creusé les différences entre les citoyens. La proportion des trajets de moins de 10 kilomètres a diminué au profit de ceux compris entre 20 et 50 kilomètres, témoignant de la déconnexion croissante entre lieu de domicile et lieu de travail.³

Récemment, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a initié un mouvement de fond pour réformer la politique des mobilités et améliorer concrètement les déplacements du quotidien en partant du constat que sur 75% du territoire (représentant 25% de la population), aucune collectivité publique ne dispose de la compétence pour organiser et articuler les différents modes de transport et de mobilité des personnes.

La présente note analyse les déplacements dans les **espaces urbains** et périurbains (communes appartenant à la couronne d'un pôle urbain dans la limite d'une heure en voiture du centre-ville).

L'Institut de la Gestion Déléguée (IGD) a souhaité réunir tous les acteurs du secteur au sein d'un groupe de travail pour comprendre et appréhender les évolutions, établir les constats et avancer des propositions concrètes.

En effet, il semble essentiel que les collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les associations, les financiers accompagnent les changements à venir dans un cadre commun.

Historiquement, la France a constitué un pôle d'excellence en matière de mobilité, notamment au travers de son administration issue du corps des Ponts et Chaussées, de ses entreprises industrielles et de ses opérateurs de service public. Le pays s'est doté d'infrastructures et d'équipements structurants permettant d'assurer un service de mobilité longue distance performant (train à grande vitesse, réseau autoroutier, aéroports, etc.).

Mais, l'ensemble des besoins ne peut être couvert par de tels équipements. Pour les déplacements dont la portée ne couvre que quelques dizaines de kilomètres, les alternatives au véhicule personnel sont rares.

1 L., n° 82-1153, du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

2 C. Transports, art. L. 111-2

3 INSEE Première, n° 1605, « *De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence* », juin 2016

Le groupe de travail a constaté qu'une partie chaque année grandissante de Français sont contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail que ce soit par manque d'alternatives ou par défaut de régularité du réseau.

Selon une récente étude Ipsos⁴, l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements des actifs est largement majoritaire lorsque ces derniers vivent dans une zone périurbaine ou rurale (à hauteur respectivement de 87% et 89%).

Elle est également prédominante en zone urbaine où 69% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

D'un point de vue macro-économique, cette réalité a un impact certain sur les déplacements en général, la consommation de carburants, la pollution, l'engorgement du réseau routier, le temps consacré au transport. Sans oublier que les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail.

D'un point de vue individuel, « les déplacements domicile-travail sont, avec le logement, en tête des dépenses contraintes qui sont sources de difficultés »⁵. C'est autant de dépenses supplémentaires alors que 57% des salariés déclarent ne pas bénéficier d'une prise en charge des déplacements domicile-travail par leur employeur (abonnement de transport en commun, frais de péage, indemnités kilométriques, etc.)⁶.

C'est aussi une soumission plus forte aux aléas du prix du carburant et aux taxes afférentes, une augmentation continue du poids des dépenses liées aux transports dans le budget familial et le développement d'un sentiment d'abandon vis-à-vis des pouvoirs publics et d'une différence de traitement avec les urbains.

Outre la question centrale de cette note – comment assurer la continuité et la complémentarité des réseaux existants pour la desserte du « grand périurbain » - d'importants défis guident l'action des acteurs de la mobilité.

Tout d'abord, la mobilité est un enjeu dans la transition écologique. Pour rappel, le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂ et connaît une hausse des émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine de 11% entre 1990 et 2017⁷.

Les territoires et les métropoles peuvent apporter une réponse globale à ces enjeux via leur politique de mobilité. Il conviendrait, pour la part irréductible des trajets contraints en voiture, d'améliorer leur impact via le recours aux carburants alternatifs (électricité, GNV⁸, hydrogène) et de multiplier les nouveaux usages comme l'**autopartage** et le **covoiturage**.

En amont, une stratégie d'évitement de certains déplacements (via le télétravail, la localisation des lieux de consommation, l'aménagement urbain, etc.) pourrait être menée ou encore leur report vers les modes dits « actifs » (vélo, marche, etc.) ou les transports publics, plus vertueux pour notre planète.

Par ailleurs, les nouveaux modèles de déplacement peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les innovations en termes de mobilité connectée. Le développement d'outils numériques et le champ des possibles ouverts par le digital vont en effet redéfinir les lignes de la mobilité. L'évolution technologique des

4 IPSOS - Enquête sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires - Mars 2019

5 *Ibidem*

6 *Ibidem*

7 Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) - Rapport Secten - édition 2019

8 Gaz Naturel pour Véhicules

véhicules (décarbonés, connectés et autonomes), les nouveaux services, et le développement des outils de **Mobility as a Service (MaaS)** contribuent à de nouveaux usages de la mobilité qui, à condition d'être suffisamment encadrés, permettent aux voyageurs de disposer de la palette de modes adaptés à chacun de leurs besoins.

Il faut noter que le déploiement de la mobilité autonome et connectée nécessite de disposer d'un patrimoine routier de qualité. Les infrastructures routières doivent être sûres, connectées et en mesure d'échanger des informations avec les véhicules.

Enfin, la métropolisation croissante impacte les mobilités du quotidien. Les 22 métropoles françaises sont les espaces intercommunaux les plus dynamiques démographiquement puisqu'elles abritent 29% de la population sur seulement 2% de la superficie⁹.

Depuis quelques décennies, la croissance démographique s'est faite en dehors des zones urbaines denses au profit des banlieues et des couronnes périurbaines. Les motifs sont multiples : saturation des zones fortement urbanisées, prix de l'immobilier en hausse dans les villes-centres, recherche d'une meilleure qualité de vie, etc.

Bien que les métropoles soient un foyer de croissance et d'attractivité de l'emploi, l'activité économique reste localisée majoritairement dans les cœurs d'agglomération et les banlieues. Il résulte donc de ce phénomène « une hausse importante de la longueur moyenne des déplacements quotidiens et du trafic automobile »¹⁰. Les mobilités du quotidien ont bien un rôle à jouer dans le défi majeur que constitue la métropolisation.

En somme, ces changements imposent aux acteurs du secteur d'y faire face et d'entreprendre.

Avant de traiter successivement les principaux constats (I) et les propositions susceptibles d'accompagner la mutation des mobilités du quotidien (II), la présente note aborde l'impact de la crise sanitaire sur les mobilités du quotidien.

9 INSEE Première, n° 1729, « Démographie des EPCI : La croissance se concentre au plus près des métropoles », Janvier 2019

10 INSEE Dossier Auvergne-Rhône-Alpes, n° 04, 12/10/2018

L'IMPACT DE LA CRISE COVID-19 SUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

La crise sanitaire exceptionnelle que nous traversons a impacté nos habitudes, nos modes de vie et de déplacement. Ainsi, de nouveaux usages sont apparus tels que le télétravail, la mise en place d'horaires décalés pour écrêter les heures de pointe et de congestion. Cette crise a entraîné un intérêt très marqué pour le vélo, qui se traduit par la forte demande de développer les pistes cyclables dans les villes, et a renforcé la volonté de tous les acteurs privés comme publics, de s'engager davantage en faveur de l'environnement.

Ces changements d'habitudes en termes de déplacement se sont faits au détriment des transports publics, l'un des secteurs les plus durement touchés par cette crise. Et pourtant, pendant la période de confinement, les opérateurs ont réussi à adapter en un temps record, leur organisation de travail et leur offre de transport, dans un souci de dialogue permanent avec les autorités organisatrices de mobilité et de continuité du service public. Et même si la fréquentation chutait de près de 90%, les réseaux de transport urbain ont assuré un service réduit de 30% à 50% par rapport au trafic habituel, afin de permettre au personnel de santé et à tous les salariés exerçant une activité vitale de se déplacer et d'assurer leurs missions. L'offre de service est progressivement remontée dans la phase de sortie de confinement avant de connaître à nouveau son niveau « optimal », mais la fréquentation reste fragilisée par une certaine réserve à l'égard des transports publics de voyageurs. La priorité à court terme est donc de rétablir la confiance des usagers.

Par ailleurs, les incidences économiques subies pendant la période de confinement perdurent en raison de la reprise progressive de l'activité. Les transports publics ont connu une perte évaluée à 4 milliards d'euros pour l'année 2020 du fait de la forte baisse du versement mobilité (contribution des employeurs) et de l'importante chute des recettes commerciales (liée à la fréquentation).

Le secteur des transports publics n'est pas le seul à être impacté par la crise à l'instar du stationnement qui a enregistré une perte évaluée à 1 milliard d'euros pour l'année 2020, de la construction avec l'arrêt des chantiers ou encore pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui ont vu leur fréquentation baisser. Aussi, et en contradiction avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain, les conditions parfois difficiles de confinement et la recherche d'un nouvel idéal de logement pourront influencer sur les pratiques de mobilité.

Toutefois, l'offre de transports, qui connaît aujourd'hui une répartition inégale en France, ne doit pas pâtir des conséquences de la crise. A l'évidence, l'ensemble des solutions développées dans ce rapport telles que le partage de la voirie, le développement de l'offre de stationnement, le recours aux nouvelles technologies, sortent renforcées de cette crise et doivent répondre aux enjeux sociétaux et environnementaux.

En somme, la crise rend encore plus pertinentes les propositions contenues dans ce rapport.

I. CONSTATS

Le premier constat se fonde sur l'analyse des flux domicile-travail pour confirmer que le mode de transport de prédilection de la majorité de la population est la voiture (I). Ce constat se vérifie par le fait que l'offre de transport tant nationale que locale n'est pas adaptée pour les trajets de moyenne distance compris entre 10 et 100 km (II). Enfin, ces constats seront illustrés dans quatre territoires : Toulouse, Nantes, Lyon et Bourges (III).

1. LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN EN CHIFFRES

Afin de cibler au mieux les actions à mener pour améliorer la mobilité du quotidien, il convient de s'interroger sur ce qu'elle représente.

Les déplacements effectués par les Français varient selon les motifs (voyages, travail, école, loisirs, etc.). L'analyse des flux domicile-travail sur laquelle se fonde cette note ne représente qu'une part du total des flux mais il s'agit pourtant de la part la plus structurante des déplacements contraints, comme le montre l'évolution des déplacements dans toutes les agglomérations.

Ces déplacements sont primordiaux en heure de pointe. Il faut noter que **le temps moyen des trajets domicile-travail est compris entre 52 minutes¹¹ et 1h10¹² par jour aller-retour** et que 51% des actifs ont le sentiment de perdre du temps dans ces trajets. Ainsi, les flux domicile-travail sont très généralement une source d'insatisfaction (congestion des cônes et périphéries d'agglomération et retards afférents, manque de densité du réseau, pollution des villes, etc.) et de mécontentement (46% des utilisateurs réguliers de la voiture sont mécontents du budget qu'ils consacrent à leurs déplacements du quotidien, en moyenne 204 € par mois¹³). Répondre aux attentes et besoins concrets de nos concitoyens implique une réflexion approfondie sur ces déplacements.

A. L'UTILISATION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le véhicule motorisé individuel est le moyen de déplacement domicile – travail utilisé par la très grande majorité des actifs à hauteur de 77%, loin devant les transports en commun (18%). Covoiturage et autopartage restent très minoritaires¹⁴.

Contrairement aux idées reçues, l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements des actifs est équivalente chez les périurbains et les ruraux ; et très majoritaire chez les urbains¹⁵.

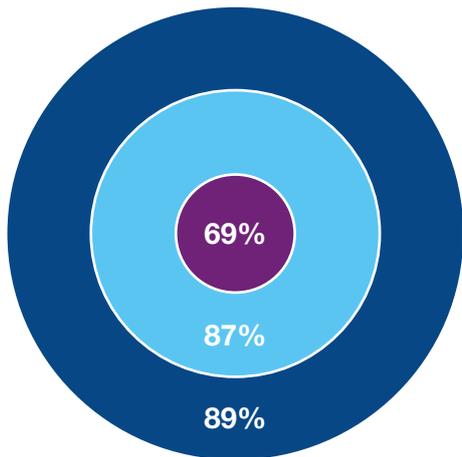
11 IPSOS - Enquête sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires - Mars 2019

12 IPSOS - Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises - Septembre 2019

13 *Ibidem*

14 IPSOS - Enquête sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires - Mars 2019

15 *Ibidem*



Part de l'utilisation de la voiture par les actifs selon la commune de résidence

■ URBAIN

Commune appartenant à un pôle urbain (1500 emplois ou plus)

■ PÉRIURBAIN

Commune appartenant à la couronne d'un pôle urbain, Commune multipolarisée

■ RURAL

Commune isolée hors influence des pôles

Un tiers des salariés, soit 7,5 millions de personnes, vivent et travaillent dans la même commune. Dans 51% des cas, le trajet domicile-travail est effectué en voiture. La part de l'utilisation de la voiture augmente fortement lorsque les salariés quittent leur commune de résidence pour se rendre à leur lieu de travail. Elle atteint 89% sur le territoire hors Ile-de-France. Dans un cas sur deux, les salariés parcourent en voiture plus de 15 kilomètres ; dans un cas sur quatre, plus de 26 kilomètres¹⁶.

Part de l'utilisation de la voiture par les salariés selon que l'on quitte ou non sa commune de résidence pour aller travailler.

1/3 DES SALARIÉS

**(7,5 MILLIONS DE PERSONNES)
VIVENT ET TRAVAILLENT
DANS LA MÊME COMMUNE :**

51% utilisent la  pour effectuer le trajet domicile-travail

2/3 DES SALARIÉS

**(15 MILLIONS DE PERSONNES)
QUITTENT LEUR COMMUNE DE
RÉSIDENCE POUR TRAVAILLER :**

89% (hors Ile-de-France) utilisent la  pour effectuer le trajet domicile-travail

B. L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

L'utilisation des transports en commun reste très minoritaire en province, à hauteur de 11% (dont 15% en zone urbaine, 5% en zone périurbaine et 3% en zone rurale), tandis qu'à Paris et en petite couronne ils sont largement majoritaires (respectivement à hauteur de 64% et 58%)¹⁷.

Pourtant, près des ¾ des automobilistes aimeraient pouvoir prendre les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, mais pour 65%, ce moyen de transport est impossible¹⁸ (aucune offre de transport pour rejoindre son lieu de travail) ou très contraignant (fort impact dans leur budget, longue distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail, etc.).

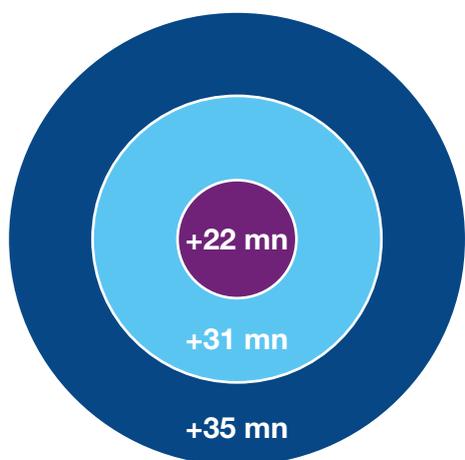
Les usagers sont à la recherche d'un parcours performant et rapide. Cependant, pour ceux qui ont une offre de transports collectifs à disposition mais qui lui préfèrent une autre solution, emprunter

16 INSEE FOCUS, n° 143, « Sept salariés sur dix vont travailler en voiture », paru le 12/04/2019

17 IPSOS - Enquête sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires - Mars 2019

18 IPSOS - Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises - Septembre 2019

uniquement les transports en commun doublerait le temps de trajet avec en moyenne 24 minutes de plus qu'actuellement.



Temps moyen supplémentaire si utilisation unique des transports en commun

- URBAIN
- PÉRIURBAIN
- RURAL

2. UNE RÉPARTITION INÉGALE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SELON LES DISTANCES

De manière générale, les Français disposent d'un large éventail de modes de transport (marche à pied, vélo, voiture, train, transport collectif routier, etc.) pour se déplacer sur le territoire. Cette diversité des offres de transport peut être analysée selon trois différentes classes de distance.

Pour les déplacements très courts, **entre 0 et 10 km**, l'offre de transport au sein des cœurs de villes existe et est multiple. Elle relève de la compétence des communes, regroupées en intercommunalités, qui organisent depuis longtemps la mobilité sur ce périmètre. Un effort important a été consenti par ces autorités organisatrices de mobilité (AOM) pour développer les moyens de transports collectifs sur rail dans les zones denses (métro, tramway, etc.). De plus, les modes actifs tels que la marche, le vélo (y compris en libre-service ou **free-floating**), la trottinette, l'overboard sont privilégiés par 8% des urbains.

Pour les déplacements très longs, **entre 100 et 1 000 km**, l'offre de transports existe. Elle est même multiple puisque l'avion, le train (dont le TGV), la route et l'autoroute sont disponibles et, en règle générale, sous la régulation de l'Etat.

En revanche, pour les trajets de moyenne distance, compris **entre 10 et 100 km**, le choix s'avère beaucoup plus limité, voire parfois inexistant. Le tableau ci-dessous résume cette situation, qui n'est pas sans lien avec l'absence d'une autorité responsable de l'ensemble des modes susceptibles de répondre aux besoins pour ces déplacements.

Classe de distance	Dispose-t-on d'un large choix ?	Dispose-t-on d'offres à bas coût ?	Quels sont les territoires les plus impactés ?	Compétences
0 à 10 km	Oui (marche, vélo, voiture, bus...)	Oui (marche, vélo, transports en commun)		AOM
10 à 100 km	Variable selon le déplacement intra-RTAOM (Ressorts Territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité) ou non Non pour 80% de la population	Oui dans les RTAOM Variable selon l'offre régionale (car ou train)	Rural et périphéries (congestion)	Dispersé : Régions ou AOM
100 à 1 000 km	Oui (avion, TGV, train, autoroute, route)	Oui (covoiturage, lignes Intercités)		Etat ou libre organisation

3. UNE ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DE 4 TERRITOIRES : TOULOUSE, NANTES, LYON ET BOURGES

Les cartes suivantes présentent pour chaque territoire :

- Le territoire correspondant à un trajet en voiture de 25 minutes depuis le centre-ville

Ce périmètre recouvre en général le territoire desservi par les autorités organisatrices de mobilité et bénéficie de l'ensemble de la gamme de transports en commun qu'apportent des réseaux urbains développés et performants ;

- Le territoire correspondant à l'aire urbaine

L'INSEE définit l'aire urbaine ou « grande aire urbaine » comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine), dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Le dernier zonage disponible en aires urbaines 2010 distingue également :

Les « moyennes aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines, dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les « petites aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines, dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. »

- Le territoire correspondant à un trajet en voiture d'une heure depuis le centre-ville

Ce troisième périmètre recouvre le territoire dans lequel la plus grande partie des habitants n'a d'autres choix que de recourir à son véhicule personnel.

- Le maillage du réseau routier

Il s'agit du réseau routier départemental et national ainsi que du réseau autoroutier existants sur l'ensemble du territoire concerné.

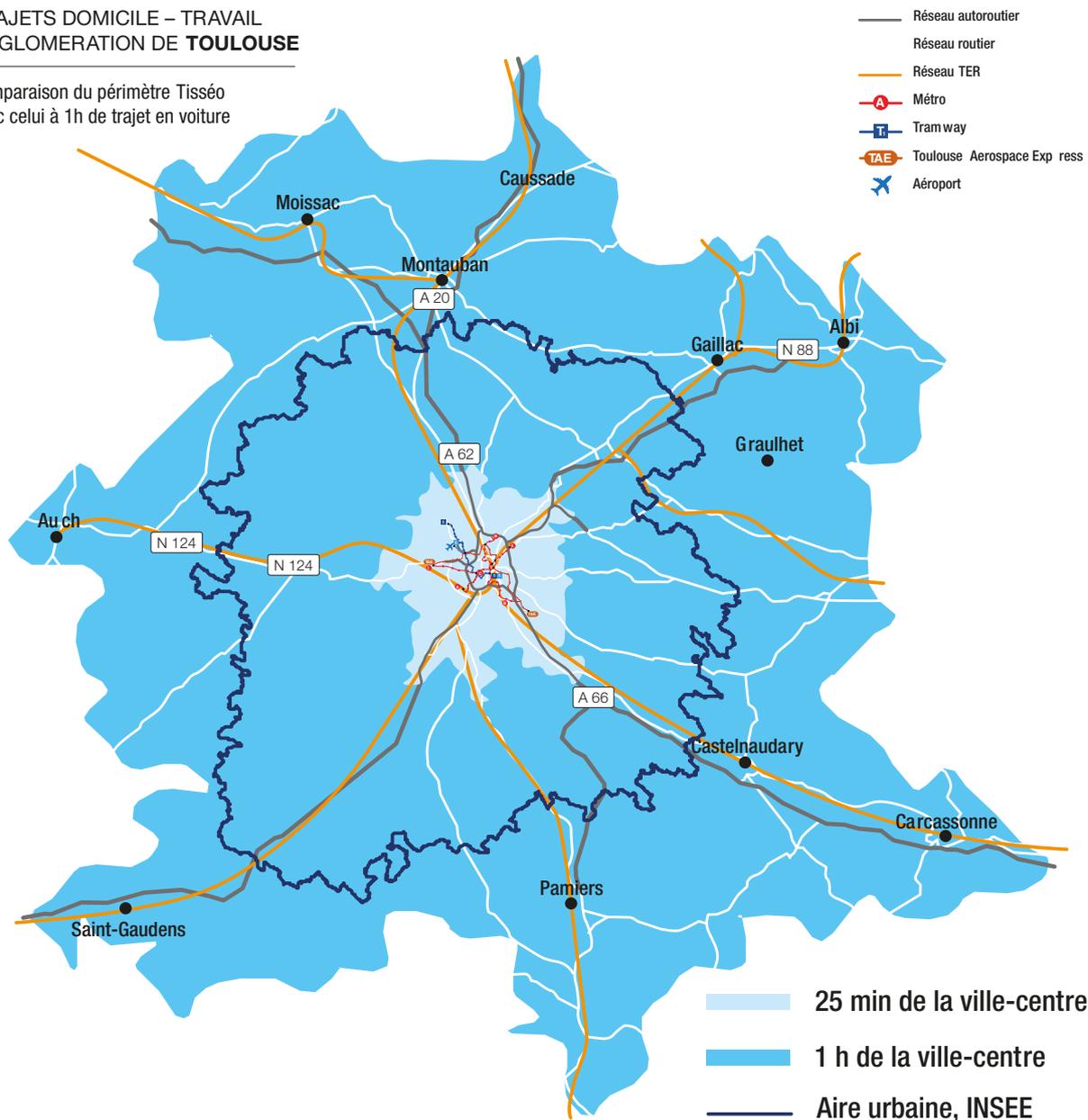
- Le maillage du réseau ferré

Ce maillage correspond au réseau de transport express régional (TER) existant.

L'EXEMPLE TOULOUSAIN

TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL AGGLOMERATION DE TOULOUSE

Comparaison du périmètre Tisséo
avec celui à 1h de trajet en voiture



Le territoire de Toulouse Métropole () est constitué de 37 communes pour une population de 762 956 habitants et une densité de population de 1 649,8 habitants au kilomètre carré. Il bénéficie du réseau de transport public Tisséo dans un rayon de 25 minutes du centre-ville de Toulouse.

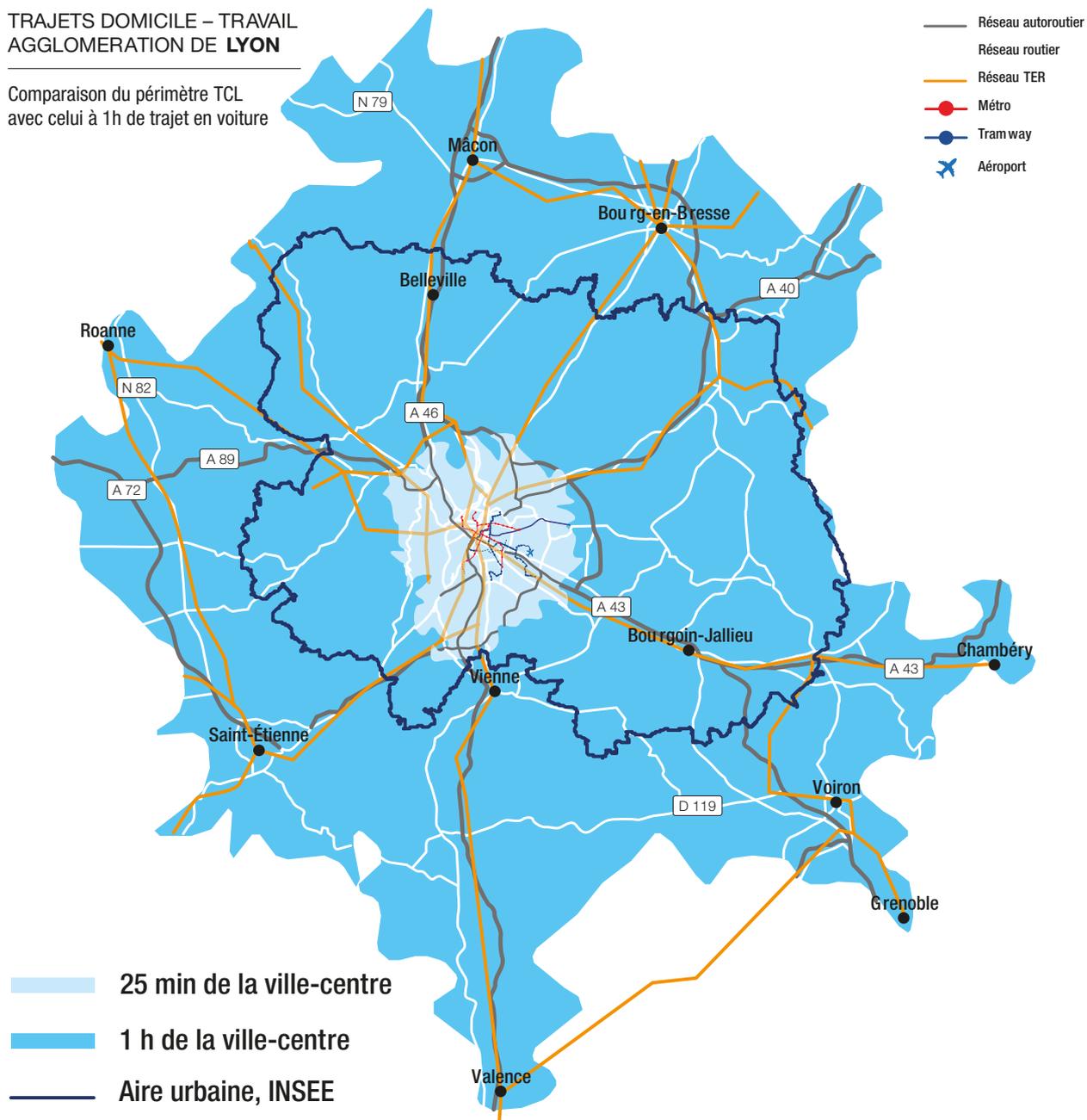
La population de l'Aire Urbaine de Toulouse () est de 1 330 954 habitants pour une densité de population de 247,3 habitants au kilomètre carré. La part de la population de l'aire urbaine habitant en dehors de Toulouse Métropole est de 42,70% (soit 567 998 habitants).

La population habitant en dehors de l'Aire Urbaine de Toulouse, dans un rayon maximal d'une heure de trajet en voiture, est de 265 500 habitants.

L'EXEMPLE LYONNAIS

TRAJETS DOMICILE - TRAVAIL AGGLOMERATION DE LYON

Comparaison du périmètre TCL
avec celui à 1h de trajet en voiture



Le territoire de Lyon Métropole (SYTRAL) () est constitué de 59 communes et d'une population de 1 381 349 habitants pour une densité de population de 2 568,4 habitants au kilomètre carré. Il bénéficie du réseau de transport public TCL dans un rayon de 25 minutes du centre-ville de Lyon.

La population de l'Aire Urbaine de Lyon () est de 2 291 763 habitants pour une densité de population de 380,8 habitants au kilomètre carré, ce qui en fait la deuxième aire urbaine française la plus peuplée, après celle de Paris. La part de la population de l'aire urbaine habitant en dehors de Lyon Métropole est de 39,72% (soit 910 414 habitants).

L'aire urbaine de Lyon se caractérise par une importante dynamique de flux dans laquelle « les principaux flux d'échanges concernent les professions intermédiaires, les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui sont aussi les professions les plus mobiles (respectivement 10 400 et 9 200 actifs entrants contre 10 000 et 9 000 sortants). »¹⁹

La population habitant en dehors de l'Aire Urbaine de Lyon, dans un rayon maximal d'une heure de trajet en voiture, est de 600 000 habitants.

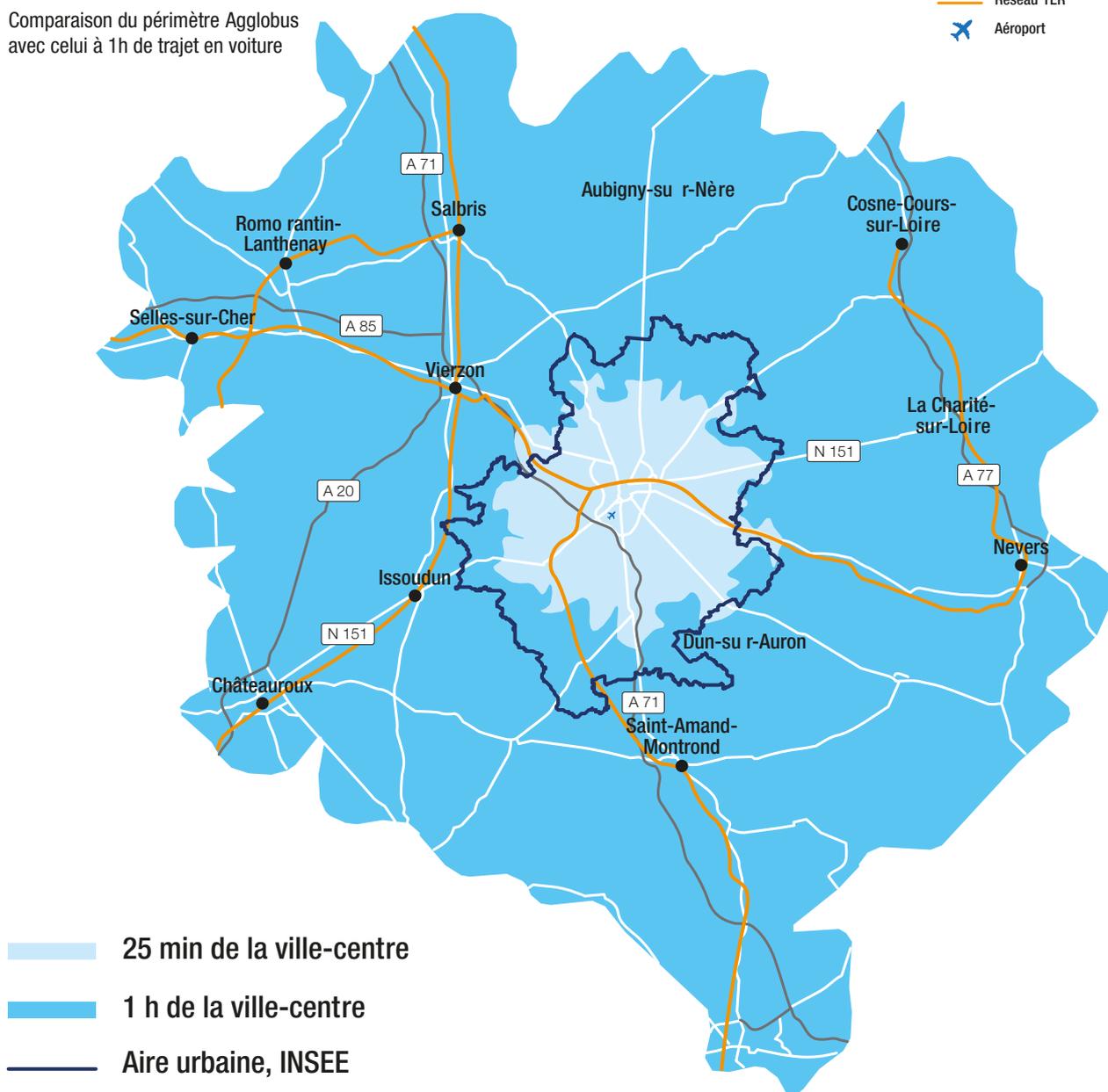
19 INSEE Dossier Auvergne-Rhône-Alpes, N° 04, paru le 12/10/2018

L'EXEMPLE DE BOURGES

TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL AGGLOMERATION DE BOURGES

Comparaison du périmètre Agglobus
avec celui à 1h de trajet en voiture

- Réseau autoroutier
- Réseau routier
- Réseau TER
- ✈ Aéroport



- 25 min de la ville-centre
- 1 h de la ville-centre
- Aire urbaine, INSEE

La population de la Communauté d'Agglomération (CA) Bourges Plus () est de 106 729 habitants. Elle bénéficie du réseau de transport public AggloBus dans un rayon de 25 minutes du centre-ville de Bourges.

La population de l'Aire Urbaine de Bourges () est de 140 350 habitants pour une densité de population de 89,4 habitants au kilomètre carré. La part de la population de l'aire urbaine habitant en dehors de la CA de Bourges est de 23,95% (soit 33 621 habitants).

La population habitant en dehors de l'Aire Urbaine de Bourges, dans un rayon maximal d'une heure de trajet en voiture, est de 191 370 habitants.

L'autorité organisatrice en charge des transports urbains est le syndicat mixte intercommunal « AggloBus ». Le réseau AggloBus est composé des 17 communes de la CA Bourges Plus et de 3 autres communes (Saint-Florent-sur-Cher, Fussy, Pigny). Ce périmètre correspond environ à un trajet de 25 minutes en voiture du centre-ville.

L'abonnement au réseau AggloBus permet d'emprunter tous les trains TER entre les gares de Bourges, Saint-Florent-sur-Cher, Saint-Germain-du-Puy et Marmagne. Cependant, cette offre n'est valable que pour des trajets compris pour des liaisons internes au territoire du syndicat AggloBus. Or, les citoyens qui habitent entre 25 minutes et 1 heure du réseau AggloBus sont le plus souvent contraints d'utiliser leur automobile ou d'emprunter les lignes TER, sans offres de transports en commun adaptées.

L'EXEMPLE NANTAIS

TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL AGGLOMERATION DE NANTES

Comparaison du périmètre TAN
avec celui à 1h de trajet en voiture



Le territoire de Nantes Métropole () est constitué de 24 communes et d'une population de 638 430 habitants pour une densité de population de 1 204,5 habitants au kilomètre carré. Il bénéficie du réseau de transport public TAN dans un rayon de 25 minutes du centre-ville de Nantes.

La population de l'Aire Urbaine de Nantes () est de 949 316 habitants pour une densité de population de 278,8 habitants au kilomètre carré. La part de la population de l'aire urbaine habitant en dehors de Nantes Métropole est de 32,75% (soit 310 886 habitants).

La population habitant en dehors de l'Aire Urbaine de Nantes, dans un rayon maximal d'une heure de trajet en voiture, est de 275 000 habitants.

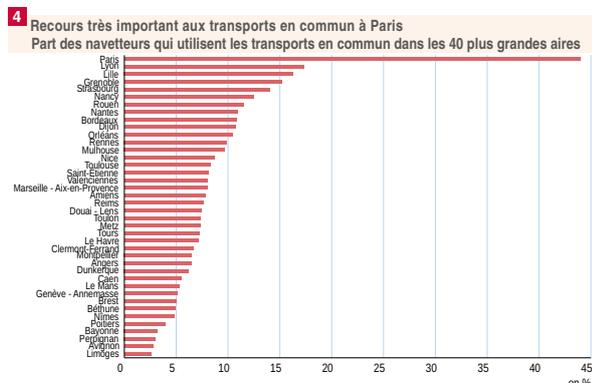
II. PROPOSITIONS

Les évolutions décrites rapidement ci-dessus sont des phénomènes très puissants, partout à l'œuvre chaque fois que le développement économique s'accompagne d'une croissance des régions urbaines.

Dans la plupart des pays d'Europe, elles ont conduit à une double réflexion.

D'une part, la pertinence des espaces urbains est débattue de manière à faire mieux coïncider la définition des aires métropolitaines avec la réalité des besoins et à rechercher la mise sur pied d'un système de transport efficace et à une échelle suffisamment vaste. A cet égard, il faut noter que la LOM confirme le principe selon lequel la définition des politiques locales de mobilité doit s'exercer à une échelle permettant ces réponses.

D'autre part, les systèmes de transport urbain, souvent complexes, sont mis à l'épreuve des contraintes budgétaires, des dysfonctionnements résultants des manques de coordination, des aspirations environnementales et des changements technologiques. Dans ce contexte, combiner les différents modes de transports en organisant une solution multimodale est une réponse efficace.



La facilité à passer d'un mode de transport à un autre est essentielle : à rebours de la situation actuelle, il faut parvenir à proposer une alternative à la voiture à une part significative des **navetteurs** qui, sauf à Paris, utilisent peu les transports en commun comme le montre le graphe ci-contre :

Champ : ensemble des navetteurs résidant dans une des 40 plus grandes aires urbaines de France. Source : Insee, recensement de la population de 2013, exploitation complémentaire.

Dans la mesure où les aires urbaines sont composées de nombreux types de territoires présentant des caractéristiques différentes, en particulier les densités de population et d'emplois, il est prioritaire de rechercher **les éléments d'une multimodalité durable en s'appuyant sur :**

- La complémentarité des réseaux (1)
- Le partage de la voirie (2)
- Les nouvelles technologies (3)
- L'outil de la tarification (4)
- Le stationnement (5)
- Une gouvernance améliorée de la mobilité (6)
- Les besoins de mobilité dans les zones peu denses (7)
- La densification de la ville - l'urbanisme (8)

Ces mesures de nature et de portée différentes peuvent être regroupées en deux catégories :

- 6 mesures à effet immédiat ou de court terme
- 2 mesures à moyen ou long terme

6 MESURES À EFFET IMMÉDIAT OU DE COURT TERME

PROPOSITION N° 1. ASSURER LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX

Une première étape pour encourager la **mobilité durable** et réduire l'**autosolisme** consiste à massifier les déplacements sur route. **Transporter plus et mieux en utilisant ce qui existe et en interconnectant des services de transport collectifs sur les voies rapides urbaines aux services de transports publics ferrés des métropoles est une réponse qui apparaît à la fois rapide et adaptée aux besoins des navettes quotidiennes entre domicile et travail.**

Un grand nombre de pays, y compris européens, ont mis en place une complémentarité dynamique entre les infrastructures routières et ferrées pour répondre aux besoins de mobilité du plus grand nombre.

Des **parkings relais** sont installés sur les axes autoroutiers ou les voies express pour regrouper les utilisateurs qui peuvent y stationner en sécurité leur voiture. Des lignes de cars relient ces parcs au réseau de transport en commun de la ville-centre. Elles transportent de très nombreux passagers dans des conditions de rapidité, de régularité et de sécurité qui font leur succès et contribuent à réduire la congestion. **Un car occupe sur la route l'espace de 5 voitures tout en transportant 10 fois plus de passagers.** À Madrid, un réseau de cars complet, construit sur ces principes, transporte chaque jour l'équivalent d'un RER francilien. Aux Etats-Unis et dans l'Europe du Nord, la gestion des voies réservées favorise l'utilisation des autoroutes par les transports collectifs.

En France, plusieurs réalisations impulsées par les collectivités locales ont intégré ces nouvelles mobilités. Tel est le cas à Grenoble où des lignes de cars circulent sur la voie d'urgence lorsque la vitesse de circulation sur autoroute descend au-dessous d'un certain niveau. Dans l'Essonne, entre les gares de Dourdan (RER C) et Massy-Palaiseau (RER B), des lignes d'autocars express sur autoroute ont été créées pour répondre aux besoins d'une population dispersée. Une gare autoroutière le long de la voie a été créée à Briis-sous-Forges, à mi-chemin, pour mailler plus finement le territoire. La demande est aujourd'hui suffisante pour remplir un car toutes les 6 minutes. Plus de 1 000 passagers rejoignent chaque jour le RER de Massy Palaiseau, à moindre coût et en 40 minutes seulement.

Entre Saint-Sulpice (8 000 habitants) et Albi (50 000 habitants), sur un territoire peu dense, le succès des autocars à haut niveau de service avec Wifi et départ toutes les 15 minutes montre que ce type de service n'est pas réservé aux seules métropoles. A Marseille, le plan de développement des transports collectifs de la métropole implique le développement de transports collectifs sur les autoroutes existantes et la création de parcs relais à des endroits stratégiques.

Le recours à des solutions de ce type peut se faire sans investissement majeur sur l'ensemble du réseau routier concerné, qu'il s'agisse de voies rapides, d'autoroutes ou d'autoroutes concédées.

Au fur et à mesure des réflexions et des expériences, l'intérêt des **pôles multimodaux** se renforce.

L'idéal serait de pouvoir étendre l'usage des gares et des pôles d'échanges en les transformant en plateformes de mobilité accessibles à tous les modes de transport (train, car, voiture, deux-roues etc.).

Cette transformation est bien évidemment plus aisée lorsque l'équipement est récent comme, par exemple, à Toulouse, où le Hub intermodal de Balma, a été créé précisément dans ce but (à Madrid, les 6 pôles d'échanges multimodaux sont directement accessibles aux cars, aux bus urbains, aux trains et aux métros).

Il faut cependant souligner qu'il serait très souhaitable que les projets de gare à venir tiennent compte de cet objectif de multimodalité. La réduction des temps de transfert et la fluidité du passage vers d'autres modes de transport individuels, partagés ou collectifs sont essentielles pour que la mise en avant de la mobilité en tant que service (MaaS) devienne une réalité.

■ PROPOSITION N° 2. PARTAGER LA VOIRIE POUR FAVORISER LES MODES COLLECTIFS DE DÉPLACEMENT

Plusieurs formes de partage de la voirie permettent, en fonction des contraintes géographiques et des objectifs poursuivis, de répondre aux attentes de nos concitoyens.

En zone urbaine dense, celles-ci sont principalement tournées vers la protection de l'environnement, l'usage des modes collectifs de déplacement et la restriction des véhicules individuels. Elles sont ouvertes aux nouveaux services de mobilité partagée. Le secteur de la mobilité partagée est ainsi le segment de l'économie collaborative qui connaît la croissance la plus rapide. Chacun peut d'ailleurs observer l'explosion qui caractérise les micro mobilités.

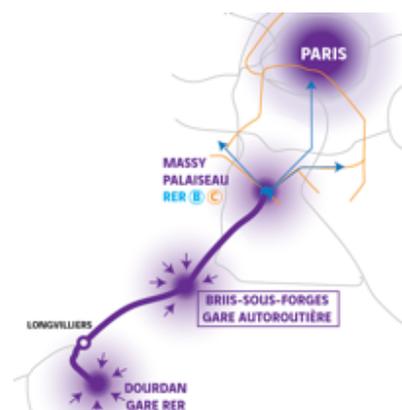
Dans la périphérie des agglomérations et dans les territoires périurbains, les navetteurs ont des besoins accrus de mobilité qu'il est pertinent de satisfaire par des solutions routières compte tenu des densités faibles de ces territoires.

Aux Etats-Unis, les voies réservées présentent une grande variété de voies de circulation, occupent 7 000 km de réseau, dont 5 500 km de voies de covoiturage et les projets se multiplient, les nouvelles possibilités de gestion des routes ayant démontré sans équivoque leur capacité à réduire la congestion des autoroutes et des voies rapides par la baisse de l'utilisation des voitures individuelles.

En Europe, les voies réservées font moins usage de la tarification que des aménagements en faveur des transports collectifs et des véhicules à fort taux d'occupation.

Deux éléments se dégagent plus particulièrement des expériences réussies de desserte par cars et BRT (« Bus Rapid Transit ») :

- les aménagements particuliers de la voirie, corridors ou voies séparées, ne sont nécessaires que sur les sections les plus encombrées (quelques kilomètres pour Madrid ou encore 3 kilomètres sur 34 sur l'autoroute A10 entre Dourdan et Massy), le reste du trajet se faisant dans le flot de la circulation ;
- **l'efficacité et la régularité des lignes de car express résultent du petit nombre et de la pertinence des arrêts qui permettent le rabattement des utilisateurs puis leur dispersion sur le réseau** du RER comme le montre la carte ci-contre :



Beaucoup de signes montrent qu'**une évolution des esprits est en cours et que les Français peuvent souscrire aux propositions qui visent à faciliter d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle.**

Parmi ceux-ci, l'essor des parkings de covoiturage à la périphérie des agglomérations est significatif. Sur l'ensemble du réseau autoroutier français, les 7 300 places de covoiturage disponibles doubleront dans les 3 ans à venir. D'ores et déjà, là où un retard apparaît dans l'organisation de ces parkings, ce sont des stationnements sauvages qui se font jour. Le parking de covoiturage de Longvilliers sur l'A10 va devenir ainsi un pôle multimodal pouvant accueillir cinq lignes de cars, un bâtiment pour les voyageurs et des services de proximité.

En Amérique du Nord, les voies d'autoroutes réservées aux véhicules faisant du covoiturage sont un type d'aménagement fréquent. Ces « *managed lanes* » permettent de réserver une des voies de l'autoroute, qui en compte souvent six ou huit, à un usage spécifique, pour diminuer la congestion. Cette voie peut ainsi être réservée, en permanence ou à certaines heures de la journée seulement, aux véhicules transportant au moins trois personnes, aux bus et taxis, aux voitures hybrides ou aux automobilistes qui paient un supplément de péage pour l'utiliser.

Des expérimentations actuellement menées en Ile-de-France sur des systèmes de contrôle automatique du taux d'occupation des véhicules circulant sur de grands axes autoroutiers, dans des conditions de « trafic important » (environ 100 000 véhicules / jour), permettent de démontrer que la majorité des véhicules empruntant ces axes sont chargés de 1,15 personnes à bord en moyenne (5 jours de la semaine à 1 et les deux jours du week-end à 3).

En d'autres termes, réserver une voie dédiée au covoiturage sur les grands axes apparaîtrait comme une vraie solution permettant de décongestionner le trafic, à condition d'avoir pu analyser finement le trafic existant au préalable : en dédiant une voie nouvelle au covoiturage (bande d'arrêt d'urgence par exemple), on inciterait davantage les automobilistes à covoiturer, ce qui permettrait de réduire la saturation sur les voies existantes.

Ainsi, en décembre 2019, la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) a mis en service une nouvelle voie réservée aux bus sur l'A7 vers Aix entre l'échangeur de Saint-Charles et celui de Plombières. Cette voie d'1,1 km aménagée sur l'ancienne bande d'arrêt d'urgence de l'A7 est réservée en permanence aux bus qui y circulent à une vitesse de 70 km/h.

De manière plus générale, les nouvelles technologies peuvent contribuer à accompagner ces évolutions.

PROPOSITION N° 3. FAIRE APPEL AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Si l'adaptation de l'infrastructure apporte une première réponse aux défis à relever, les nouvelles technologies numériques présentent un potentiel considérable – et en pleine croissance – qui reste à exploiter : signalisation, études des trafics, localisation GPS en temps réel, applications Smartphone de géolocalisation et d'offres de services de mobilité... **La technologie apparaît comme un moyen de rationaliser l'usage de nos infrastructures pour concourir à une optimisation des flux, à une réduction de l'autosolisme et au développement de solutions de transports partagés au profit de la mobilité du quotidien, partout et pour tous, en zones denses (cœurs urbains ou zones périurbaines, cœur des mobilités pendulaires domicile-travail), mais aussi en zones faiblement denses (grande couronne des agglomérations et territoires ruraux).**

A. INFRASTRUCTURE PHYSIQUE : AMÉLIORER LES SYSTÈMES DE CONNAISSANCE ET D'INFORMATION EN TEMPS RÉEL POUR L'USAGER ET RÉGULER LES TRAFICS

Les usagers cherchent à optimiser leur temps de parcours et sont à la recherche d'un certain niveau de confort (avec une place laissée à l'aléa la plus faible possible). Ainsi, la connaissance du trafic et des conditions de circulation à l'instant T leur est précieuse afin d'adapter leur itinéraire en fonction des incidents sur le parcours.

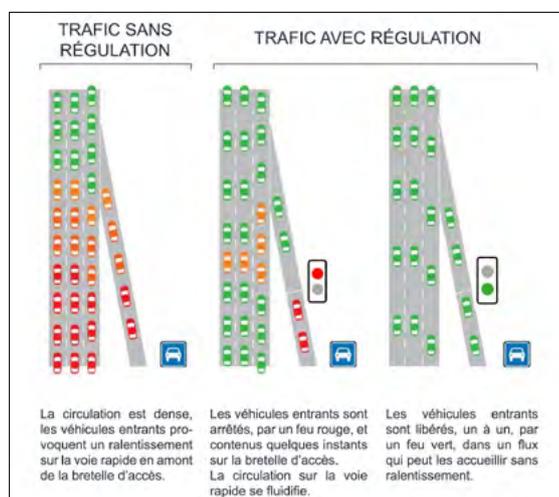
La technologie peut apporter, d'une part, des informations en temps réel sur les conditions de circulation grâce à des Panneaux à Messages Variables (PMV) directement connectés aux cellules d'information et de supervision trafic des exploitants routiers et autoroutiers. Le développement de cette signalisation adaptative doit être privilégié pour informer l'utilisateur, au plus près, des conditions qui l'attendent sur son itinéraire. Avec ces systèmes physiques de panneaux connectés, l'ensemble des usagers est destinataire de l'information. Cette information doit être développée sur les axes les « plus tendus » où un grain de sable peut venir dérégler un corridor ininterrompu d'utilisateurs et ainsi créer ou aggraver la congestion. Des PMV installés sur ces axes, mais aussi en amont, apportent des précisions sur les causes de l'événement et les réponses possibles (itinéraires alternatifs).

Il existe en effet des solutions qui permettent de décongestionner des carrefours réputés difficiles. Par exemple, en envoyant un message au conducteur pour lui indiquer sa vitesse optimale à l'approche d'un carrefour à feux, on peut réguler le trafic des véhicules, apaiser la circulation et ainsi réduire les nuisances et la pollution de l'air.

Le système d'information en temps réel est très recherché, quels que soient les modes de transport et les solutions de mobilité : il donne les heures de passages des prochains bus, le nombre de minutes avant l'arrivée du prochain métro, le nombre de places de parking disponibles dans un parc-relais, le temps d'attente d'un VTC, le numéro des voies et l'heure de départ des trains dans les gares... Il facilite la mobilité des usagers et permet de la fiabiliser : « on sait à quoi s'attendre ».

B. LA SIGNALISATION DYNAMIQUE : ADAPTER L'INFRASTRUCTURE AUX CONDITIONS RÉELLES

Comme expliqué précédemment, la connaissance en temps réel de l'état de circulation sert des objectifs de régulation dynamique de trafic. La régulation est indirecte lorsque l'utilisateur adapte son itinéraire aux informations qui lui sont communiquées. La régulation dynamique est directe dans le cas de régulation dynamique du trafic par une modulation dans le temps des vitesses maximales autorisées sur certaines sections du réseau routier, ou lorsque sont actionnés des feux de signalisation au service de la régulation de l'accès à certaines infrastructures : feux tricolores en entrée/sortie d'échangeur (exemple sur le périphérique nantais et bordelais), barrière, ouverture et fermeture de bretelle/section etc.



Source : DIR Atlantique http://www.dir.atlantique.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cp_rocade_bordeaux_rda_annexe_flyer_2019.pdf

La signalisation dynamique apparaît comme très pertinente pour créer une infrastructure adaptative, capable d'absorber une situation particulière ou capable de flexibilité pour accueillir les flux qu'elle doit supporter selon les heures de la journée ou les jours de l'année. Ainsi, on peut envisager la réalisation de voies réservées aux transports en commun et/ou aux covoitureurs fonctionnant uniquement en heures de pointe lorsque la congestion rend pertinente la discrimination des voies. En prenant l'exemple d'une voie routière à 2 voies par sens, on peut imaginer que celles-ci soient ouvertes à tous les véhicules en heures creuses (avec une Bande d'Arrêt d'Urgence - BAU) mais qu'en heures de pointe, les trois voies soient circulées (y compris la BAU) et une soit réservée aux transports collectifs et covoiturage.

Le synoptique suivant peut illustrer le potentiel de ce type d'aménagement, mis en place sur l'A6 (réseau exploité par la DiRiF) :



Source : http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/depliant_de_presentation_de_la_voie_dediee_sur_l_autoroute_A6a-.pdf

La signalisation dynamique au service de l'accès à des voies dédiées peut également servir d'autres objectifs de politique publique : en fonction de l'état de la qualité de l'air par exemple, une AOM peut également, rapidement, moduler les conditions d'accès à la voie, au profit des véhicules non émetteurs de CO₂.

Il existe également une solution de marquage dynamique lumineuse en cours d'expérimentation sur ces cas d'usages, qui permettra à moyen terme de pouvoir adapter l'infrastructure en fonction du besoin. Nous pourrions ainsi faciliter la modulation des voies en fonction du trafic, ou la disponibilité de la bande d'arrêt d'urgence par une signalisation horizontale modulable à certains moments de la journée.



C. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS AVEC LES OUTILS CONNECTÉS

Nombre d'utilisateurs du réseau routier utilisent un smartphone et une application trafic pour optimiser en temps réel leur itinéraire. Les plus connues sont : Google Maps, Waze, TomTom ; elles utilisent les données de leurs propres utilisateurs pour produire, en retour, une information la plus exacte possible et en temps réel. Les utilisateurs plébiscitent donc ces outils.

D'autres applications voient également le jour et entendent développer une nouvelle forme de mobilité : les applications de covoiturage dynamique. En utilisant les dernières technologies, elles arrivent à mettre en relation des usagers aux origines-destinations proches et proposent ainsi des trajets covoiturés en temps réel.

Par ailleurs, des exemples d'applications (de type MaaS – Mobility as a Service), se développent et permettent à chacun, de manière personnalisée, d'accéder à un bouquet d'offres de mobilité sur une interface unique et contribuent à une évolution des pratiques et des comportements. Le trajet s'adapte en temps réel. Un temps cloisonnées par mode de transport, les mobilités ont tendance à devenir multimodales ou **intermodales** : l'ensemble des solutions de mobilité est intégré en une seule et unique interface qui permet de comparer et de choisir, en fonction d'un certain nombre de paramètres (temps de trajet, nombres de changements, impact environnemental...). Transports en commun, ferroviaire, routier, marche et/ou covoiturage sont ainsi proposés aux usagers. Ces nouveaux produits créent les conditions d'une multimodalité en temps réel. Certains items sont notamment à développer et restent encore au stade du balbutiement : covoiturage, itinéraires en situation dégradée, etc.

Cette multimodalité en temps réel a été déclinée dans le projet de LOM, qui prévoit, d'une part, l'ouverture des données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation²⁰, et, d'autre part, la possibilité offerte à toute personne, publique ou privée, de créer un service de type « MaaS » intégrant l'ensemble de l'offre de mobilité sur un territoire²¹.

Cependant, cette solution des outils connectés permettant d'améliorer les déplacements est à remettre en perspective avec le fait qu'un quart des Français n'utilisent pas de smartphone, que 11% n'ont pas accès à Internet, et également, selon l'Observatoire de la mobilité dont l'UTP a présenté les résultats 2019, que 45% des Français ne sont pas intéressés par les outils de mobilité de type MaaS..

Dans les zones urbaines, il existe des offres de mobilité multimodale, de porte à porte, personnalisée et fluide, permettant de répondre à deux enjeux. En premier, la mise à disposition de l'utilisateur d'une plateforme digitale unique pour avoir accès à l'ensemble des services de stationnement et de mobilité du territoire, intégrant naturellement le paiement unique. Le deuxième objectif est de proposer un véritable outil de modération et de régulation de la mobilité, indépendant des opérateurs de transport, publics ou privés.

C'est bien l'ambition de la solution Moov'Hub, véritable marketplace de services de mobilité. Ce service est actuellement adapté et déployé pour l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay via un partenariat d'innovation, afin d'offrir une vision globale de la disponibilité et de l'usage du stationnement public comme privé sur le territoire de Paris-Saclay.

²⁰ Article 25, projet de LOM, texte adopté par l'Assemblée Nationale n° 349

²¹ Article 28, projet de LOM, texte adopté par l'Assemblée Nationale n° 349

PROPOSITION N° 4. UTILISER L'OUTIL DE LA TARIFICATION POUR DÉVELOPPER LE RECOURS AU TRANSPORT PUBLIC

La tarification est l'un des outils dont disposent les autorités organisatrices de mobilité pour accroître l'attractivité de leur réseau de transport et en orienter les usages. Elle doit combiner 3 objectifs qui peuvent sembler antagonistes : celui d'assurer le droit au transport pour tous (objectif social), celui d'attirer et de fidéliser la clientèle (objectif commercial) et celui de couvrir en partie les dépenses de fonctionnement et d'investissement (objectif financier).

Le développement de la tarification solidaire (tarifs adaptés aux revenus du foyer et non au statut de la personne) dans de nombreux réseaux au cours des dernières années répond à ces 3 objectifs :

- elle permet aux personnes à faibles revenus de se déplacer (les abonnements mensuels sont proposés à des prix très bas, voire gratuits pour les plus fragiles) : objectif social,
- elle offre un accès illimité au réseau de transport, quel qu'en soit l'usage et le motif de déplacement : objectif commercial,
- elle s'appuie sur la contribution des voyageurs à hauteur de leurs capacités, permettant ainsi aux réseaux de disposer de recettes à même de proposer une offre de transport quantitative et qualitativement élevée : objectif financier.

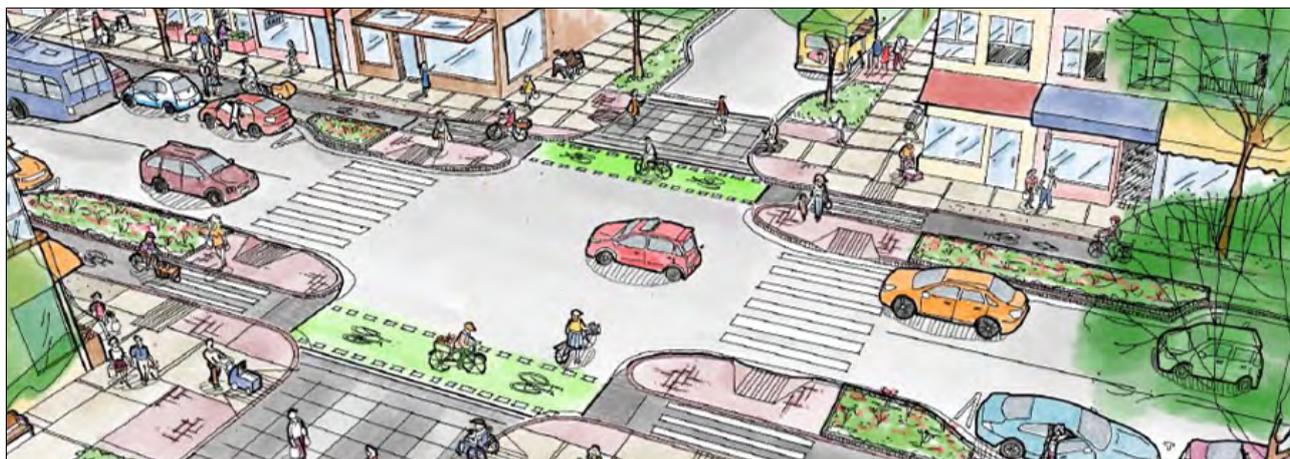
Par ailleurs, la technologie permet aujourd'hui de moduler les tarifs en fonction de nombreux critères et de les combiner afin d'accroître l'attractivité des transports publics et d'attirer de nouveaux clients voyageurs.

Par exemple :

- la modulation des tarifs selon les horaires pour lisser la fréquentation sur la journée,
- la mise en place de titres associant plusieurs services de mobilité ou de la vie quotidienne, ce qui permet une entrée simplifiée dans le système,
- l'offre de produits d'appel permettant de faire découvrir le réseau de transport : titre Parc-Relais, titre Navette associé à des places de stationnement en périphérie, titre à tarif réduit en accompagnement d'un abonné en soirée, etc.

PROPOSITION N° 5. REPENSER LE STATIONNEMENT

Le stationnement doit être vu comme un levier important au service de la politique de mobilité de la Ville et permet d'améliorer la fluidité de la circulation.



Cela peut être illustré par les actions suivantes :

A. Mieux gérer l'espace de stationnement voirie/ouvrages

Les Villes doivent envisager le stationnement et la mobilité comme un ensemble global et cohérent : le stationnement en ouvrage (parking) et le stationnement en voirie. Pour qu'une ville soit agréable, il faut pouvoir trouver de la place facilement dans la rue pour de la courte durée (ex : aller chez son commerçant, sa banque ou chez le coiffeur) et stationner dans les parkings pour de la longue durée, au-delà d'une heure et demie ou deux heures de stationnement.



B. Etendre l'usage des parkings en les transformant en plateforme de mobilité et de services (logistique urbaine, service au quartier)

Plus qu'un lieu de stationnement, le parking doit désormais être imaginé comme un hub de services : services aux véhicules, aux utilisateurs et même aux quartiers pour rendre l'expérience client toujours plus satisfaisante. Adaptés aux besoins locaux, les parkings offrent à leurs usagers une large gamme de services pour l'entretien du véhicule (maintenance et réparation rapide), faciliter leur vie quotidienne (consignes automatiques pour la réception de colis, espaces de stockage...), et des lieux ouverts sur la ville (événementiel, espaces culturels...);

C. La création de parkings multimodaux en entrée de ville ou en station de transport en commun avec un couplage dématérialisé avec le ticket de transport ;

D. Des tarifications en voirie dynamiques pouvant évoluer en temps réel en fonction du niveau de pollution, du type de véhicule, du quartier, de la durée de stationnement permettant d'optimiser les recettes de la ville et qui pourraient avantageusement remplacer un péage urbain ;

E. Le partage des données statiques (emplacement des parkings, BRVE, tarifs...) pour favoriser la mobilité individuelle. Toutes les informations sur les offres disponibles en temps réel seront rendues publiques et mises à disposition, d'ici fin 2021 au plus tard, des collectivités et des start-ups, pour développer des applications et des services innovants regroupant toutes les informations utiles pour les voyageurs : horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles, parkings, tarifs, etc. Ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions pour son déplacement (voiture-parking-vélo, par exemple).

PROPOSITION N° 6. RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DANS LES ZONES PEU DENSES

Ce n'est pas un hasard si le programme des congrès des différentes associations de collectivités locales a abordé, de façon systématique, à l'automne dernier, la question des mobilités dans les territoires peu denses. Et c'est loin d'être seulement le fait de l'actualité des « gilets jaunes ». Le sondage IPSOS de mars 2019 sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires montre bien que la problématique du transport est fondamentalement différente dans les villes denses d'une part et dans les territoires périurbains et ruraux d'autre part.

La généralisation et l'extension des périmètres intercommunaux en 2017 - on passe de 2 100 intercommunalités en 2015 à 1 255 aujourd'hui - créent de nouvelles communautés « urbano-rurales ». Le cas du grand Reims est révélateur, qui passe de 16 communes très denses avec 220 000 habitants à 143 communes et 290 000 habitants en intégrant 7 intercommunalités rurales ! La gestion du périmètre de transport urbain (PTU) change totalement.

Le modèle technique et financier pour répondre aux besoins de mobilité ne peut à l'évidence pas être le même que pour les zones denses. L'assiette du **versement transport (VT)** est dérisoire et la fréquentation ne permettra pas de générer des recettes commerciales très significatives.

On ne peut raisonnablement envisager des systèmes métropolitains qui auraient des dessertes performantes et qui envisageraient des tarifs très favorables voire même la gratuité et de l'autre côté des territoires ruraux ou périurbains qui ne proposeraient pas d'autres solutions que l'interurbain traditionnel à un prix plus élevé.

Et pourtant, les besoins sont tout aussi importants et des solutions sont expérimentées ici ou là.

Les communes périurbaines sont majoritairement composées d'une part plus importante de couples avec enfants (souvent le double que dans la ville-centre), la proportion de jeunes y est plus élevée, le nombre de ménages non motorisés est souvent compris entre 5 et 8% et le nombre de ménages avec 2 voitures dépassent quasiment systématiquement les 50%.

La voiture partagée pourrait donc y jouer un rôle essentiel mais est handicapée par la diversité accrue des rythmes de vie (à la fois temporelle et spatiale) qui limite les possibilités de groupage dans ces secteurs peu peuplés, la grande majorité de ces communes ayant moins de 1 000 habitants.

Le covoiturage spontané permet de répondre à des besoins de proximité plus directs et peut s'appuyer sur les abris voyageurs.

La mise en relation entre des adultes sans voiture et des personnes motorisées qui ont de la disponibilité pour rendre service pourrait se développer dans ce type de territoire en faisant jouer le réseau de connaissance et la solidarité citoyenne.

Réserver les lignes flexibles à destination des jeunes en particulier pour leurs demandes essentielles : horaires décalés, activités après les cours, besoin de déplacements les mercredis, samedis et jours de vacances scolaires, et sorties en soirée les vendredis et samedis (dans cet ordre de priorité). C'est la condition pour encourager les adolescents, une fois adultes, de ne pas abandonner les modes alternatifs à la voiture solo.

L'échelle de gouvernance des territoires a été modifiée et étendue pour donner naissance à des intercommunalités et des ressorts territoriaux parfois très élargis. Ces territoires XXL intègrent des toutes petites communes, des gros bourgs historiques et des villages. C'est désormais dans ce contexte territorial que les déplacements se doivent d'être pensés.

Parce que les bourgs ont maintenu un minimum de tissu commercial, médical et de services, la proportion de personnes non motorisées peut y être presque aussi élevée que dans une ville moyenne, et les personnes de plus de 75 ans y sont souvent 2 fois plus nombreuses que le total des collégiens et lycéens. Mais chaque bourg a sa spécificité en matière d'équipements. De ce fait, il faut pouvoir offrir la possibilité aux habitants d'aller d'un bourg à un autre.

Quelques règles vont néanmoins s'imposer, quelle que soit la diversité des territoires :

- ne pas opposer les modes mais poser la question de leur pertinence et organiser leur complémentarité : train, bus, différentes formes de transports à la demande, covoiturage voire vélo... ;
- mutualiser les services pour d'évidentes questions de coût ;
- coordonner la gouvernance pour réussir les mutualisations et l'intermodalité.

Avec le développement du digital et des algorithmes, nous disposons désormais de solutions flexibles de transport à la demande en temps réel.

On peut ainsi offrir, pour un coût public acceptable, des solutions attractives pour les voyageurs en termes de fréquence et de desserte, même dans les zones peu denses.

Dans le rural et le périurbain peu dense, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent contribuer à l'attractivité de leur territoire avec toutes les formes de mobilité partagée alternatives à la voiture individuelle, et répondre ainsi au sentiment d'isolement de la population.

Elles doivent aussi regrouper par **bassin de vie** les lignes régulières et les services de transport scolaire.

Il faut s'affranchir des idées reçues : toutes les formes d'usage partagé de la voiture particulière, l'autocar, la mobilité connectée, une utilisation nouvelle du transport sanitaire... auront d'autant plus leur pertinence dans des territoires qui changent d'échelle.

Il y a, à l'évidence, un champ nouveau propice à de nouvelles innovations et expérimentations.

L'ingénierie des exploitants sera indispensable pour que les AOM trouvent les solutions adaptées aux caractéristiques de leur territoire.

CONTRIBUTION DE ROLLON MOUCHEL-BLAISOT PRÉFET, DIRECTEUR DU PROGRAMME NATIONAL « ACTION CŒUR DE VILLE »

D'abord réinventer le modèle de l'aménagement urbain avant de choisir les infrastructures et les modes.

Avec des décennies d'étalement urbain, on n'a cessé d'éloigner nos concitoyens des emplois, services, commerces et formations, augmentant ainsi considérablement les besoins de transport et leur durée. C'est clairement aujourd'hui un modèle d'aménagement urbain insoutenable économiquement, socialement et écologiquement, qui implose sous nos yeux et qui appelle une réponse nouvelle. C'est un enjeu sociétal majeur.

Dans le même temps, le phénomène accéléré de métropolisation conduit à y concentrer les infrastructures de transport de plus en plus lourdes, dans des conditions d'usage parfois dégradées pour les usagers, au détriment des autres territoires.

Aussi, que veut-on ? Laisser le phénomène consistant à ce que les habitants s'éloignent des cœurs d'agglomération se poursuivre, avec un temps de transport subi de plus en plus élevé et coûteux ou, au contraire, œuvrer à rapprocher les habitants des emplois et des aménités constitutifs d'un cadre de vie plus épanouissant ?

Le programme national Action cœur de ville (ACV), conduit par l'Etat avec la Banque des territoires, Action Logement et l'ANAH, et dont la mise en œuvre est décentralisée, privilégie clairement cette dernière option.

Il a une double finalité : conforter le développement des villes moyennes qui exercent une fonction de centralité irremplaçable pour tout leur territoire et investir prioritairement dans les cœurs de ville pour y (re)mettre des habitants, des emplois, des commerces et des services.

Ce choix assumé par le gouvernement d'arrêter l'étalement urbain, la prolifération anarchique de zones périphériques, l'artificialisation nette des terres agricoles ou naturelles et l'éloignement des habitants est stratégique car il nous oblige collectivement à se poser d'abord la question du modèle d'aménagement avant de définir les réponses techniques. On fait hélas trop souvent l'inverse dans ce domaine !

222 villes de métropole et d'outre-mer ont donc été sélectionnées. Si la situation est différente de Chinon à Limoges, elles doivent toutes obligatoirement traiter, simultanément, les questions liées à l'habitat, au commerce, au développement économique, aux services essentiels à la population, au patrimoine et à l'identité architecturale, à l'écologie et bien entendu aux mobilités, dans une vision globale et transversale.

En clair, les projets de chacune de ces villes comportent un volet mobilités traité en cohérence avec les autres thématiques car tout est lié.

Quelques observations à ce stade :

- La desserte, notamment ferroviaire, des villes dites « moyennes » ou « intermédiaires » est très inégale. Il faut donc veiller à ne pas accentuer les fractures territoriales en négligeant le raccordement de ces villes, pour beaucoup industrielles, à un réseau d'échanges national et européen ; et investir durablement dans les liaisons régionales ;
- L'étalement urbain ne permet pas, ou plus, la desserte locale fine des communes les plus éloignées, aggravant l'isolement de ses habitants et la fracture sociale ;
- L'accès au centre-ville est aussi un défi majeur ; après le tout voiture, on est parfois tombé dans l'excès inverse, conduisant à faire partir habitants et commerces en périphérie. Les projets des villes consistent donc aujourd'hui à trouver le juste équilibre entre l'amélioration du cadre de vie et la valorisation de leurs joyaux architecturaux ou naturels avec les nécessités de la vie urbaine. Des solutions adaptées en matière de stationnement et de circulation se développent partout rapidement, en fonction des arbitrages politiques des collectivités ;
- L'innovation est très répandue dans ces villes à taille humaine et donc plus facilement résilientes et pionnières (navettes électriques, circulations douces, plateformes multimodales, datas et nouvelles technologies, transports à la demande, stationnement intelligent, expérimentation de VL autonome, « gratuité » de certains transports, etc.) ;
- L'« ubérisation » de l'économie, avec le développement du e. commerce, crée des nouvelles nuisances en matière de livraisons et d'emballages. C'est pourquoi, au-delà de la nécessaire consolidation des commerces physiques, de plus en plus omni-canaux d'ailleurs, la logistique urbaine, souvent parent pauvre des politiques de mobilités alors qu'elle est la plus impactante, est un enjeu majeur qu'il faut bien anticiper dans les réflexions et outils de planification urbaine. C'est une des priorités du programme ACV en 2020.

De nombreuses initiatives visent donc à rendre ces villes plus attractives, fonctionnelles et agréables tant pour les habitants, les visiteurs que les acteurs économiques. Elles sont encore préservées des phénomènes d'accaparement individuel de l'espace public qui se développent hélas ailleurs, comme par exemple la soi-disant modernité aboutissant à joncher les trottoirs de trottinettes. Si la mobilité est une liberté, l'usage de l'espace public requiert discipline et civilité, ce qui renforce le rôle indispensable de régulation des collectivités locales.

En résumé, le programme ACV vise à faire mieux en termes de mobilité choisie et moins en termes de mobilité contrainte.

2 MESURES DE MOYEN OU LONG TERME

PROPOSITION N° 7. COORDONNER L'ACTION DES COLLECTIVITÉS POUR UNE GOUVERNANCE AMELIORÉE DE LA MOBILITÉ (À L'ÉCHELON DES BASSINS DE VIE)

De manière générale, la mobilité pose la question des autorités organisatrices et de leur territoire de compétences.

La surface des **Ressorts Territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité (RTAOM)** a doublé en 20 ans et la densité de population concernée a baissé de 42%.

Dans le même temps, de nouvelles AOM ont vu le jour, constituées de communes peu denses.

Aujourd'hui, près de 75% de la population française réside dans l'un des 320 ressorts territoriaux d'une AOM, mais celles-ci ne couvrent qu'un quart du territoire national. Autrement dit, les interstices entre les RTAOM représentent les trois quarts de la surface de la France, mais ne concentrent qu'un quart de la population.

Ce sont des territoires souvent très peu denses, à l'habitat diffus et dans lesquels la rareté des sources de financement du transport public par les usagers (potentiel et densité trop faibles) ou la fiscalité locale sont corrélées avec l'éloignement des villes.

Poursuivre le processus d'extension des RTAOM vers des territoires de plus en plus éloignés des villes reviendrait à accroître le coût du transport pour la collectivité (moyens humains et techniques pour aller desservir des territoires éloignés), laquelle aura de moins en moins de gisements de recettes. De fait, le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes de clientèle a baissé de près de 30% au cours des 20 dernières années.

Le risque, avéré au regard des derniers chiffres du secteur, est que les AOM, faute de budget, n'aient plus les moyens de maintenir le niveau d'offre existant, et se résolvent à le diminuer, alors que la demande adressée aux transports publics urbains n'a jamais été aussi forte.

Les Contrats Opérationnels de Mobilités (COM) prévus par la LOM permettent de créer les conditions d'un dialogue constructif entre les AOM et les Régions afin de travailler ensemble à l'offre de mobilité des personnes résidant ou travaillant dans les zones interstitielles des RTAOM, celles-ci relevant de la compétence régionale.

En effet, la LOM intègre un article L. 1215-2 nouveau au Code des transports qui dispose que « pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file prévu à l'article L. 1215-1, la Région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Peuvent être partie au contrat les autres établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire, dont, le cas échéant, une région limitrophe du bassin de mobilité concerné.

Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés à l'article L. 1215-1, ainsi que les modalités de la coordination

avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités. »²²

Ainsi, la mise en place de COM permettra de mutualiser les moyens, de faciliter la coopération entre les acteurs de la mobilité et d'optimiser les correspondances afin de garantir une offre de mobilité continue pour les Français.

Les membres du GT considèrent cette disposition comme une perspective fructueuse.

PROPOSITION N° 8. DENSIFIER LA VILLE – URBANISME

En 50 ans (2000/2050), la population mondiale aura augmenté de plus de 60%, passant de 6 à 9,7 milliards de personnes, avant d'atteindre 11 milliards en 2100 selon les Nations Unies.

Les enjeux liés aux besoins de logements, de mobilité, d'éducation, de travail et de santé seront considérables et auront des conséquences directes sur le climat, la biodiversité et l'énergie.

La tendance de la croissance de la population de la France a été cependant bien inférieure dans la dernière décennie du fait d'une baisse du taux de fécondité, du ralentissement de l'accroissement de l'espérance de vie et aussi d'une plus grande maîtrise du solde migratoire.

Plus de 75% de la population vit dans des communes de plus de 2 000 habitants, et si la croissance de l'urbanisation a considérablement ralenti, la croissance de la périurbanisation continue fortement (entraînant avec elle la croissance de la demande de déplacement), en suivant le précepte d'Alphonse Allais : « on devrait construire les villes à la campagne car l'air y est plus pur » !

Malheureusement, la phrase d'Alphonse Allais a été dévoyée car la ville est constituée (entre autres) d'emplois et de logements et seul le logement s'est éloigné vers les campagnes alors que l'emploi restait lui largement dans la ville-centre, provoquant ainsi un grignotage des espaces ruraux et la saturation des axes routiers.

La lutte contre l'étalement urbain et la recherche d'une nouvelle densification des villes-centres peuvent apparaître comme la réponse la plus efficace aux défis de la mobilité du quotidien.

Elle permet de réduire la longueur des déplacements domicile-travail, d'en changer le mode (voiture vers TC ou autres modes plus doux) et, dans le meilleur des cas, de les supprimer. C'est nécessairement une stratégie de long terme, complexe à mettre en œuvre car elle implique des enjeux économiques (pression foncière, pertes environnementales, pertes de temps mais gains de qualité de vie recherchés) difficiles à valoriser et des gouvernances multiples.

D'autres mesures seraient probablement plus faciles à mettre en œuvre et susceptibles d'avoir un effet positif plus rapide sur les problématiques de mobilité : réduire les déplacements subis en facilitant les achats de proximité, développer un urbanisme de proximité, au niveau du quartier, qui rapprocherait de façon multifonctionnelle les différents services (santé, culture, loisirs, commerces) des lieux d'emplois ou de logement, le tout accompagné d'une offre de mobilité en mode doux.

22 L., n° 2019-1428, du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, art. 15

La loi LOM du 24 décembre 2019, dès son 1^{er} article, fixe un objectif de réduction des inégalités territoriales tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ainsi que le renforcement des offres de déplacement du quotidien et l'amélioration des liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains. Il met au même niveau la lutte contre l'étalement urbain, la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air ou la pollution sonore.

Cet objectif est également repris dans l'établissement des nouveaux « plans de mobilité » qui remplaceront les « plans de déplacements urbains ».

On peut cependant regretter que cela soit un objectif général, qui ne se traduise pas en mesures concrètes. En effet, les nouvelles gouvernances mises en place en matière de mobilités (AOM) visent à rendre le système plus efficace mais ne leur confie la compétence que sur le seul sujet de la mobilité, alors que les questions de planification de l'urbanisme resteront traitées de façon parallèle, dans d'autres cadres.

La seule exception qui impose un point de rencontre entre mobilité et urbanisme se trouve à l'article 17 de la LOM qui prévoit que les AOM seront consultées sur le risque de saturation des infrastructures de transport existantes (pour avis seulement) dans la délivrance des permis de construire pour les ensembles d'habitats collectifs de plus de deux cent logements. Malheureusement, le cas inverse n'est pas prévu : quid d'un étalement urbain qui conduirait à une sous-utilisation des réseaux de transports collectifs et à une saturation des axes routiers ? Pourquoi l'AOM ne serait-elle pas également a minima consultée ?

Une réflexion sur une gouvernance coordonnée qui pourrait être en mesure d'arbitrer entre mobilité (Plans de mobilité) et développements urbain (PLU, PLUI) mériterait sans doute d'être conduite dans un cadre législatif ultérieur.

DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ AUTONOME

Si les intégrations technologiques dans le domaine de la mobilité vont faciliter les déplacements et participer à l'émergence de nouveaux services (autopartage, covoiturage), il convient de les nourrir en permanence d'informations. Avec un nombre croissant d'acteurs (opérateurs « classiques » de la mobilité, AOM, applications smartphone, startup de covoiturage, usagers...), l'évolution technologique doit être accompagnée dans le but de simplifier le parcours usager.

A horizon moyen-terme, par ailleurs, la montée en puissance de la mobilité autonome ouvrira de nouvelles portes aux déplacements. Des navettes autonomes, dont certaines sont actuellement en expérimentation (en France à Versailles, Rouen, Lyon, Lille, Rennes, Châteauroux, mais aussi à Singapour, en Australie, au Japon, etc.) permettront d'offrir de nouvelles solutions de transports collectifs. Circulant sur des sites dédiés ou dans la circulation classique, ces véhicules à usage collectif offriront une plus grande souplesse aux opérateurs de la mobilité et à leurs usagers : au débouché d'un transport collectif lourd (RER, train), les navettes autonomes faciliteront la mobilité du dernier kilomètre. Les usages de ces nouveaux véhicules sont larges et ne sont qu'à leurs débuts. A plus longue échéance, les voitures connectées pourront lire les panneaux et connaître en temps réel l'état du trafic en aval.

Bien avant d'en arriver aux véhicules parfaitement autonomes (dits « de niveau 5 »), le développement de fonctions d'autonomisation de plus en plus poussées contribuera à optimiser l'usage des infrastructures existantes.

LEXIQUE

Autopartage L'alinéa 1 de l'article L. 1231-14 du Code des transports définit l'activité d'autopartage comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » ;

Autosolisme Fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule ;

Bassin de vie Selon l'INSEE, le bassin de vie est le plus petit territoire dans lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

Les services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie sont classés en 6 grands domaines : services aux particuliers, commerce, enseignement, santé, sports, loisirs et culture, transports ;

Covoiturage L'article L. 3132-1 du Code des transports définit le covoiturage « comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte » ;

Espaces urbains L'INSEE définit l'espace urbain comme « l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées. Cet espace forme un ensemble connexe. Un espace urbain composé d'une seule aire urbaine est dit monopolaire.

La France compte actuellement 96 espaces urbains. Les aires urbaines n'étant pas définies dans les départements d'outre-mer (Dom), les espaces urbains ne le sont pas non plus » ;

Free-floating Service de transport (vélo, scooter, trottinette...) en libre-service sans stations dédiée ;

Intermodal (Transport intermodal) Le transport intermodal consiste à utiliser au moins deux modes de transport successifs pour un même trajet ;

Mobilité durable La mobilité durable peut s'entendre comme la capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés de façon à respecter l'environnement, la sécurité et l'équité entre les individus.

Selon l'OCDE, la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement » ;

Mobility as a Service (MaaS) ou mobilité servicielle Il permet à chacun, de manière personnalisée, d'accéder à une palette complète de services au travers d'une interface numérique unique ;

Multimodalité La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux ;

Navetteurs Les navetteurs sont, selon l'INSEE, les actifs ayant un emploi en dehors de leur commune de résidence ;

Parkings relais (ou parcs relais) Lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun ;

Pôles multimodaux (ou pôles d'échanges) Lieux visant à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs ;

Ressorts Territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité (RTAOM) La notion de ressort territorial s'est substituée à celle de périmètre de transport urbain (PTU) depuis la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM.

Le ressort territorial d'une AOM correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Certaines communautés exercent cette compétence de manière obligatoire – métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération –, les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie.

Versement transport (VT) Contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

L'assiette du versement transport est constituée des revenus d'activité tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination de l'assiette des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie. Le versement est recouvré dans les mêmes conditions et sous les mêmes garanties que lesdites cotisations (art. L. 2333-65, CGCT).

**Le Groupe de travail consacré
aux mobilités du quotidien est constitué de :**

AdCF
Bouygues Construction
CDC
Colas
Engie
Enedis
FNMS
France Urbaine
GART
HSBC France
Indigo Group
Keolis
Meridiam
Mirova
PBB
RATP
Routes de France
SNCF
Transdev
UTP
Villes de France
Vinci Autoroutes

**Nous tenons à remercier tout particulièrement
les co-rédacteurs de ce rapport :**

Gautier CHATELUS,
Serge CLEMENTE,
Charles-Henri GUILLOT,
Bernard HAGELSTEEN,
Eléonore LACROIX,
Guy LE BRAS,
Charles-Eric LEMAIGNEN,
Anne LIEURE,
Stéphanie LOPES D'AZEVEDO,
Caroline MILLAN,
Rollon MOUCHEL-BLAISOT
et François TCHENG.

Ce rapport a été réalisé par Alice VERGER, chargée de mission,
sous la direction de Pierre-Emeric CHABANNE, Délégué Général de l'IGD.

L'IGD est une fondation d'entreprises relevant d'une mission d'intérêt général qui, **depuis 20 ans**, regroupe l'ensemble des parties prenantes à la gestion des services publics.

L'Etat, les associations d'élus, les entreprises publiques, les entreprises privées, des associations de consommateurs et des représentants de syndicats travaillent en son sein **à l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics**, en particulier lorsque ceux-ci sont délégués.

