

Service de Documentation



## Le covoiturage domicile-travail **PLÉBISCITÉ EN MILIEU RURAL**

**Les actifs en milieu rural sont quatre fois plus à covoiturer pour se rendre au travail que dans l'agglomération parisienne. Une pratique encouragée par les plans de mobilité d'entreprise (PDE), soutenus par l'Ademe.**

Rachida BOUGHRIET

Selon l'enquête 2016 sur les pratiques environnementales des ménages publiée par le Commissariat général au développement durable (CGDD)<sup>®</sup>, deux tiers des Français interrogés en milieu rural et dans les petites agglomérations (moins de 20.000 habitants) ont recours à un véhicule motorisé pour se rendre au travail. Ils sont un tiers dans l'agglomération parisienne, selon un sondage réalisé en mars 2016 par Ipsos auprès de plus de 4.000 personnes. Cette enquête est parue en septembre 2016 lors de la Semaine européenne de la mobilité. Elle confirme à nouveau la prépondérance de la voiture dans ces territoires peu denses, faute d'adéquation de l'offre.

### **Le covoiturage boosté par les PDE**

Pour pallier à cette insuffisance, les personnes interrogées en milieu rural sont quatre fois plus nombreuses que dans l'agglomération parisienne à déclarer pratiquer le covoiturage (privilegié par les jeunes). La distance de leurs trajets est supérieure à 20 km, précise de son côté l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Le covoiturage domicile-travail est également très pratiqué par les habitants des zones interurbaines. Leurs revenus sont assez faibles, fragilisés par les coûts de carburant. Le covoiturage peut se mettre en place de façon informelle, entre collègues habitant près les uns des autres. Mais l'entreprise a tout intérêt à le proposer de façon plus organisée. Selon l'Ademe (chiffres 2012), il existe en France plus de 200 services de covoiturage organisés. Le premier organisateur est l'entreprise (43%) généralement dans

**Service de Documentation**

le cadre de plans de déplacements entreprise, suivi des collectivités (22%), des établissements de santé (10%) et des zones d'activités (9%). Les plans de déplacements d'entreprise (PDE) ou inter-entreprises (PDIE), déployés depuis 2000 et soutenus par l'Ademe, visent à inciter au report modal : covoiturage (mise en relation, parking, etc.), service d'autopartage (location de véhicule à la demande) ou promotion du vélo (aide à l'acquisition, stationnement sécurisé, etc.). Le conseil en mobilité de la collectivité locale (autorité organisatrice des transports) aide la mise en place des plans en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative. Ce plan concerne les trajets domicile-travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Selon l'Ademe, en 2012, près de 1.200 démarches - essentiellement urbaines

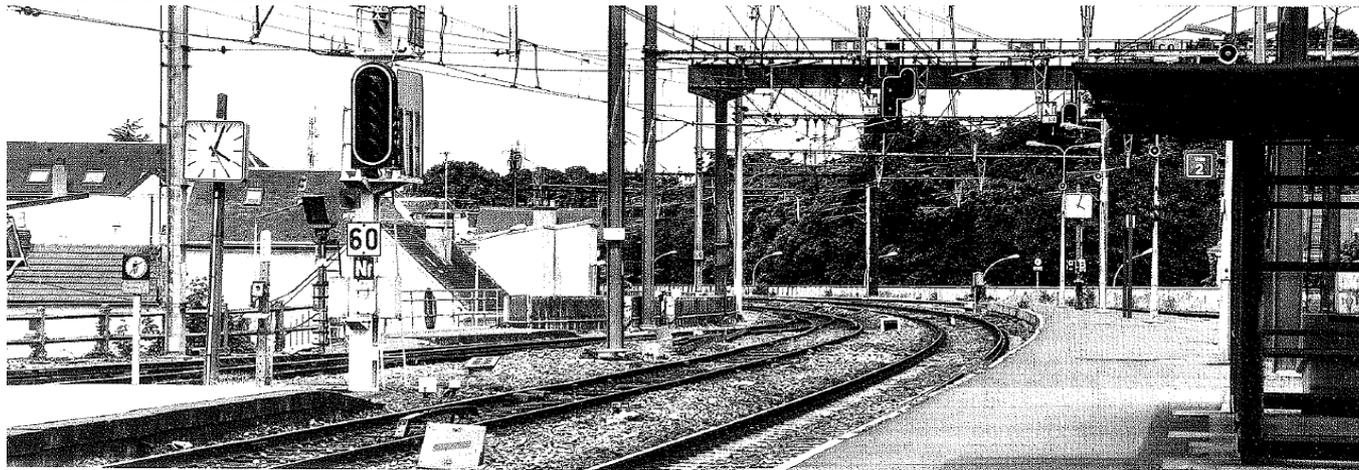
et volontaires - avaient été recensées sur le territoire national alors que des expériences en milieu péri-urbain et rural émergeaient. Le PDE permettrait en moyenne à 7 à 8% des salariés de changer leur façon de se déplacer, en renonçant à la voiture. L'économie de CO<sub>2</sub> serait de l'ordre de 100 à 150 kg par salarié et par an.

**Les PDE favorisés par la loi de transition énergétique**

En 2012, l'Ademe a estimé que 9.500 PDE pourraient être mis en place d'ici 2017 en France. La loi de transition énergétique d'août 2015<sup>®</sup> a renforcé cet outil. A partir de janvier 2018, tout site regroupant plus de 100 salariés et situé sur le périmètre d'un Plan de déplacement urbain (PDU), sera dans l'obligation de s'y mettre sachant que le PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants. L'Etat

veut encourager la mise en œuvre par des aides financières, en cours d'approbation par la Commission européenne. Elles seront attribuées en priorité aux établissements de plus de 300 salariés. A titre d'exemple, en secteur rural, une démarche de PDIE a été lancée en 2008 sur le parc industriel de la plaine de l'Ain à Saint-Vulbas. Elle concerne 35 entreprises et 4.900 salariés. Le PDIE "a été lancé au moment où les prix du pétrole étaient au plus haut et où l'activité importante des entreprises du site générait de forts besoins de personnel complémentaire en intérim ou CDD", rappelle l'Ademe. Une plateforme Internet de mise en relation à l'échelle de la communauté de communes, ainsi qu'une animation intensive auprès des salariés en 2009, a permis de passer de 7% à 23% de covoitureurs en l'espace de neuf mois. Le parc a mis à disposition des véhicules de → →

Service de Documentation



→ → service ou des badges autoroutiers pour les salariés covoiturant à trois ou quatre personnes. Dans une étude parue en septembre 2016, l'Ademe a souligné les bénéfices du covoiturage® pour les entreprises implantées en milieu rural qui agrandissent "potentiellement" leur bassin d'emplois, fidélisent leurs salariés et recrutent plus.

#### **L'indemnité kilométrique vélo + train incitatifs**

Quant aux modes de transport doux, seuls 7% des sondés en milieu rural pratiquent aujourd'hui le vélo, la marche à pied et/ou ont recours aux transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (selon l'enquête du CGDD). Ils sont 14% pour les villes de moins de 20.000 habitants, contre 52% en agglomération parisienne. A titre d'exemple en territoire peu dense : 10 à 20% des salariés d'entreprise de la zone d'activité de Savoie Technolac (via son PDIE), située au Bourget-du-Lac (Savoie), se rendent à vélo sur leur lieu de travail selon les périodes de l'année. Une liaison cyclable et piétonne (avenue verte) a été aménagée sur une dizaine de km entre Chambéry et Le Bourget du Lac. Les services d'intermodalité donnent accès au vélo® aux actifs qui vivent dans les zones rurales et périurbaines via des trajets combinés vélo et train, souligne l'Ademe. Depuis un décret de février 2016, les entreprises ont la possibilité

d'indemniser les salariés réalisant les trajets domicile-travail à vélo, grâce à la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo (IKV) fixée à 25 centimes d'euros du km. Un plafond de 200 euros est prévu pour l'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics (exemple : vélo pour rejoindre la gare, puis train pour rejoindre le lieu de travail). Les jeunes actifs sont les plus enclins à souhaiter l'attribution de cette prime mais seuls 7% des sondés sont réceptifs au niveau national, d'après l'enquête du CGDD. Deux expérimentations, en 2014 et 2015 menées par l'Ademe, ont conclu qu'au bout d'un an, l'augmentation de la part modale vélo avait atteint 125% via cette prime ! Une trentaine d'entreprises se sont aujourd'hui engagées, selon l'Observatoire IKV® lancé par l'Ademe et le Club des villes et territoires cyclables.

#### **Près d'un quart de télétravailleurs ruraux**

Le télétravail au domicile et dans des sites décentralisés (espaces de coworking) limite les déplacements quotidiens professionnels et contribue à désengorger ces zones. Il serait pratiqué par 23% des actifs au domicile (durant les heures de travail) interrogés dans les communes rurales contre 30% sur l'ensemble

du territoire, selon l'Observatoire 2016 des mobilités émergentes, réalisé par l'Obsoco (Observatoire société et consommation) et le cabinet Chronos paru en septembre 2016. Cette enquête a sondé en juin dernier 4.000 personnes. Le télétravail, via la mise en place d'outils d'audioconférence et/ou de visioconférence, est aussi encouragé par les PDE. Cette pratique reste néanmoins restreinte à certaines catégories d'emplois en particulier chez les professions libérales, les cadres et les professions intermédiaires. Le Club de la mobilité durable (qui regroupe les entreprises, les organismes publics ou privés du secteur) déplore aussi qu'il "n'existe aucune incitation" de la part de l'Etat (exonérations de charges sociales) en faveur du télétravail. "Les salariés gagneraient deux heures par jour qui correspondent au temps de transport quotidien", estime le Club. Selon son sondage 2016 réalisé par l'institut OpinionWay, 37% des dirigeants interrogés déclarent attendre le soutien des pouvoirs publics "pour offrir des solutions de mobilité nouvelles". On estime à 7 millions le nombre de personnes en âge de travailler potentiellement touchées par des problèmes de mobilité, dont la moitié environ habite les territoires à faible densité, selon le think tank La Fabrique écologique. ●

# Le gouvernement veut favoriser la mobilité dans les territoires

— Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), présenté lundi 26 novembre au conseil des ministres, propose une enveloppe globale de 13,5 milliards d'euros entre 2018 et 2022 pour des investissements en infrastructures.

La trentaine d'articles législatifs préparés de longue date et présentés lundi 26 novembre en conseil des ministres prend, en plein mouvement des « gilets jaunes », une actualité particulière. Ils visent en effet à combattre les fractures territoriales en matière de déplacements, lutter contre le manque de solutions alternatives à l'automobile et faciliter la transition écologique...

La loi d'orientation des mobilités (LOM) pourrait ainsi faire figure de premier acte de la réponse du gouvernement pour accompagner socialement la transition écologique. Le second acte viendra mardi 27 novembre avec la présentation par Emmanuel Macron de la stratégie française en matière de politique énergétique.

Si le projet de loi était attendu depuis longtemps – pour remplacer la loi transports de 1982 –, le contexte a sans doute conduit à des arbitrages de dernière minute. Le gouvernement a ainsi retiré l'article qui facilitait l'installation de péages urbains par les grandes agglomérations, une mesure qui risquait d'être accusée d'accroître les fractures territoriales. Ne figure pas non plus, dans le projet de loi, la création d'une taxe sur les poids lourds, évoquée depuis des mois pour financer une partie du plan d'investissement en faveur des infrastructures de transports que contient la LOM.

**La loi d'orientation des mobilités prévoit une couverture de toute la France grâce à un bouleversement en matière de compétences.**

L'enveloppe globale de ce plan, d'un montant de 13,5 milliards d'euros entre 2018 et 2022, représente 40 % de plus que par rapport à la période 2013-2017. La moitié est destinée au rail, 40 % aux routes. Il



Le projet de loi voudrait associer les usagers et les employeurs aux offres de transport. Alain Guilhot/Divergence

reste cependant 500 millions d'euros à trouver par an à partir de 2020.

Parmi les mesures concrètes pour réduire les inégalités, la LOM prévoit un élargissement possible de l'indemnité transport par les entreprises volontaires pour leurs salariés cyclistes ou faisant du covoiturage, jusqu'à hauteur de 400 €. Le projet englobe un plan vélo et des mesures encadrant les tarifs du covoiturage ou la possibilité pour les communes de réserver des voies dédiées à sa pratique. Pour faciliter la transition écologique, le texte veut aussi simplifier le raccordement au réseau des bornes de recharge pour véhicules électriques et augmenter la prise en charge de ces coûts.

D'autres points concernent la levée de verrous juridiques pour favoriser les expérimentations en matière de véhicules autonomes ou pour l'ouverture en temps réel des données des services de transports afin de favoriser les plateformes d'offres multimodales.

Il n'est cependant pas certain que les annonces gouvernementales soient en mesure de calmer la grogne des gilets jaunes. Notamment

parce que le projet de loi ne doit être examiné par le Parlement qu'au printemps 2019.

En outre, l'un des points clés de la LOM réside dans le bouleversement administratif qu'elle va apporter sur la question des compétences. « Ce volet est sans doute peu

charismatique, souligne une source proche du dossier. Mais c'est le nerf de la guerre puisqu'il permettra enfin aux élus locaux d'organiser ou de financer des aides à la mobilité. »

La ministre des transports, Elisabeth Borne, a souvent rappelé que seuls 20 % des territoires sont cou-

verts par une autorité organisatrice des mobilités. La LOM prévoit une couverture de toute la France grâce à un bouleversement en matière de compétences. Les intercommunalités volontaires pourront organiser les services de transport public ou de transport scolaire, des dispositifs de transport à la demande et de covoiturage.

La LOM se veut une « boîte à outils » pour les collectivités locales. « Cela permettrait un maillage plus fin des transports dans les territoires où la première des libertés est la possibilité de se déplacer », estime Vanik Berberian, président de l'Association des maires ruraux de France. « Il faut que tous les acteurs se mettent autour de la table, notamment la SNCF qui, trop souvent, se comporte en autorité organisatrice et impose ses décisions dans les territoires. » La LOM veut de fait que les usagers et les employeurs soient associés aux offres de transport.

Le projet de loi comprendra aussi la réforme du permis de conduire pour réduire les délais et en baisser le coût.

Michel Waindrop

## Un premier pas des « gilets jaunes » pour entamer le dialogue

Une « délégation » de huit « communicants officiels » des « gilets jaunes » a été créée pour engager une « prise de contact sérieuse et nécessaire » avec les autorités et porter une série de revendications, annonce un communiqué du mouvement. Après avoir consulté ses sympathisants sur Facebook, cette délégation adresse « deux propositions principales » au gouvernement : « revoir à la baisse toutes les taxes » et créer « une assemblée citoyenne » pour débattre de la transition écologique. Les gilets jaunes demandent à être reçus par l'exécutif « dans un délai raisonnable ». Le porte-parole du mouvement, Benjamin Griveaux, a assuré être « ouvert » au dialogue. Durant le conseil des ministres, le président Emmanuel Macron a dénoncé les « scènes de guerre » qui ont parfois eu lieu ce week-end.

L

Les assises nationales de la mobilité ont donné la priorité aux « mobilités du quotidien ». La volonté politique, qui devrait être concrétisée dans la future loi d'orientation sur les mobilités, est de fournir aux citoyens une mobilité plus propre, plus soutenable économiquement et plus solidaire dans un contexte de « fracture territoriale » croissante. Il s'agit de renforcer les offres de transport en commun partout où cela est possible, mais force est de constater que dans la plupart des territoires, la voiture reste le seul moyen de transport efficace. Onéreuse et polluante, le plus souvent utilisée de manière individuelle, cette dernière est d'ailleurs le plus souvent vécue comme un « mal nécessaire ».

Dans ce contexte, que proposer pour améliorer la mobilité hors des centres-villes, c'est-à-dire celle qui concerne la majorité des Français ? On peut rester dans le statu quo et continuer à opposer fermement voiture et transport en commun. Ou, au contraire, saisir l'opportunité offerte par les progrès technologiques récents, grâce auxquels nous pouvons transformer les véhicules individuels en moyens de

## Le covoiturage quotidien, une formidable opportunité

transport collectifs dans les zones périurbaines et rurales et, ainsi, ouvrir la voie à un vrai changement de paradigme. Karos analyse précisément les habitudes de mobilité des conducteurs et anticipe automatiquement leurs prochains trajets, permettant de générer de véritables réseaux de transport prédictifs. Les sièges libres des voitures sont mis à la disposition de chacun, comme ceux d'un réseau de bus. Le covoiturage sur les trajets quotidiens devient ainsi très souple, flexible et sans contraintes.

Porter ainsi le potentiel de la consommation collaborative dans le champ de l'offre de transport public génère des opportunités exceptionnelles pour offrir plus de mobilité à tous à moindre coût, dans un contexte de forte pression sur la dépense publique. Depuis le

collectivité, des niveaux sans commune mesure avec les modes de transport traditionnels en zone peu dense. Le covoiturage permet donc de proposer une nouvelle offre de mobilité, fiable et capillaire, sans aucun investissement et pour des coûts d'exploitation très réduits par rapport aux « modes lourds ».

En outre, le covoiturage s'avère complémentaire, et surtout pas concurrent, du transport collectif, à partir du moment où les solutions proposées sont intermodales. Karos offre ainsi des trajets optimisés combinant covoiturage et lignes de transport en commun, afin d'assurer au mieux les premiers et derniers kilomètres, en rabattant les usagers vers les lignes régulières.

Les pouvoirs publics doivent s'emparer de cette formidable opportunité, qui permet d'amener le transport public devant chaque porte ! Pour aller au bout de la logique, il convient d'intégrer le covoiturage dans la tarification du transport collectif, en alignant le prix payé par le passager de covoiturage sur celui du bus, que ce soit pour un ticket unitaire ou inclus dans les forfaits de transport. ●



**OLIVIER BINET,**  
président et cofondateur  
de Karos, start-up de  
covoiturage

lancement de l'offre Karos en Ile-de-France, les résultats sont probants : 82 % des trajets covoiturés en grande couronne et 42 % impliquant des communes comptant moins de 250 habitants au kilomètre carré.

Chaque kilomètre-passager produit coûte moins de 0,10 euro à la

I

## Pourquoi le monde rural doit-il continuer à mourir sur la route ?

Ils ne lèveront pas le pied. On ne leur volera pas un droit chèrement acquis à coup d'accélérateur. Ils se battront pour pouvoir continuer à écraser librement le champignon. Et ils le font savoir haut et fort.

A la tête de ce glorieux combat, on ne trouve plus seulement l'habituel lobby des chauffards mais, cette fois, des gens importants, responsables : les présidents des conseils généraux de l'Aube, de l'Allier, du Cantal, du Jura, du Nord ou de l'Yonne... Pas moins de 28 départements ont répondu à l'appel. Ce sont 28 élus, représentants du peuple, qui, forts de leur légitimité, ont écrit au Premier ministre pour l'adjurer de renoncer au projet liberticide d'abaisser à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales à double sens.

A les entendre, l'initiative du gouvernement est discriminatoire vis-à-vis de la province, clairement visée par la mesure. Limiter la vitesse sur les routes départementales serait un camouflet pour un monde rural plus attaché au champignon que tous ces habitants des métropoles coincés dans leurs embouteillages. Seule la possibilité d'atteindre les 90 km/h pourrait venir à bout des insupportables distances de notre Hexagone, réduire les trajets quotidiens pour se rendre au travail.

J'ai le plus grand respect pour les élus du peuple, mais cette lettre ouverte me semble allier une grande méconnaissance des données

de la sécurité routière avec la pire des démagogies. J'ai du mal à comprendre pourquoi le monde rural devrait continuer à mourir sur les routes. Les lois de la physique sont les mêmes à Paris et en province. Plus la vitesse est élevée, plus le choc entre deux véhicules est violent, plus le risque de laisser sa vie ou son autonomie dans l'accident est grand.

Au-delà de ces cruelles évidences, je songe à tous ceux qu'on n'entend pas dans ce concert de protestations, tous ceux qui n'ont pas d'élus pour les défendre parce qu'ils ne voteront plus. L'Allier : 41 morts sur la route en 2016. Une hausse de 38% dans le Cantal (en augmentation de 37% sur les sept dernières années), de 26% dans le département du Nord. Alors même que la mortalité sur les routes a baissé de 12%, dans le même temps, au niveau national. Le département du Jura arbore le triste de record de 103 morts par million d'habitants, celui de la Haute-Marne atteint le taux de 97. L'Yonne, celui de 95. La moyenne française est tombée, pourtant, à 54 tués par million d'habitants en 2016.

On meurt beaucoup trop sur nos départementales. Ce sont les voix de ces familles endeuillées, de ces vies à jamais mutilées que devraient relayer nos élus. Que les responsables des 74 autres départements, ceux qui, majoritairement, ont refusé de signer l'appel à la

vitesse, soient ici remerciés. Nous avons aujourd'hui la chance d'avoir à la tête de notre pays des hommes et des femmes résolus à faire reculer la mort sur la route. On peut certes débattre des solutions qu'ils avancent. Mais il est indigne de nier, à coup d'arguments démagogiques, l'urgence de gagner ce combat. ●



**JEHANNE COLLARD,**  
avocate « engagée  
depuis plus de trente ans  
pour la défense  
des droits des victimes »

MAXPPP

## DOSSIER

# La voiture fait de la résistance

RÉALISÉ PAR ISABELLE VERBAERE

### Hégémonie

Alors que la circulation automobile diminue dans les centres-villes, la périurbanisation galopante entraîne une augmentation du trafic routier, au détriment des transports en commun, encore peu déployés dans les franges urbaines.

### Dissuasion

Des leviers coercitifs, comme surenchériser les coûts liés à l'automobile par le biais du stationnement ou de péages urbains, s'avèrent efficaces pour réduire l'usage de la voiture en ville. Mais les élus se montrent réticents.

### Modes actifs

Longtemps délaissés dans la planification des transports, la marche et le vélo tendent à y trouver une place centrale. Objectif : inciter les automobilistes à laisser leur voiture au garage pour les courts trajets.

## Pourquoi l'automobile gagne encore du terrain

C'est le défi qu'ont relevé une cinquantaine de Parisiens et de Franciliens de petite et grande couronnes : s'engager à ne pas utiliser leur véhicule motorisé – voiture, moto ou scooter – durant trois semaines pour leurs déplacements quotidiens, entre le 11 septembre et le 1<sup>er</sup> octobre 2017. Fortes du succès du défi « sept jours sans ma voiture » lancé en 2016, la ville de Paris et la direction régionale d'Ile-de-France de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), en partenariat avec l'association Wimoov, ont renouvelé l'expérience, en rendant cette année le challenge plus ambitieux. Objectif : faire découvrir et tester les autres modes de transport offerts par la capitale et contribuer, ainsi, aux changements des comportements en matière de mobilité. Des comportements qui ont indiscutablement commencé à évoluer dans la plupart des agglomérations françaises.

### UN CONSTAT NATIONAL

« Les années 2000 marquent une rupture, avec une baisse du nombre de déplacements et de l'usage de la voiture », souligne Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAU), coauteur de l'ouvrage « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine » (1). Le nombre de véhicules comptabilisés en entrée de ville à Strasbourg a chuté de 36% entre 1999 et 2016. A Paris, la circulation automobile a diminué

de 43% entre 1992 et 2015. Idem sur le territoire de Bordeaux métropole (28 communes, 761 000 hab.), où 64% des trajets s'effectuaient en voiture en 1999, et 59% dix ans plus tard. « La circulation baisse de 1% par an à l'intérieur de la rocade qui encadre la ville, se félicite Nicolas Fontaine, directeur général adjoint du pôle "mobilité". Mais elle est en hausse au-delà, dans le périurbain. »

Le constat est national. Dans les franges urbaines et les espaces ruraux, l'utilisation de la voiture continue de s'amplifier, tout comme les distances parcourues et le temps passé à se déplacer. Les habitants des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants

**Dans les franges urbaines et les espaces ruraux, l'utilisation de la voiture continue de croître.**

déclarent avoir augmenté l'usage de leur véhicule de 14% ces dernières années. Une progression qui atteint 18% en zone rurale, révèle l'Observa-

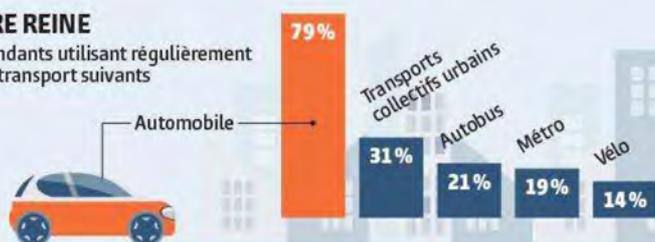
toire des mobilités émergentes (2). « Ce rebond s'observe aussi dans de nombreuses villes européennes, en particulier allemandes, analyse Vincent Kaufmann, directeur du laboratoire de sociologie urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Pour une raison simple : la croissance urbaine – les emplois, l'activité économique – continue à s'effectuer en périurbain et autour de l'automobile. » ☐☐☐

## Le premier choix des Français

La voiture est décriée pour sa pollution, son coût, son encombrement et l'étalement urbain qu'elle engendre. Mais son déclin n'a pas commencé, c'est même le contraire qui se produit : le nombre de déplacements en automobile est reparti à la hausse depuis 2014 et progresse de 2,4% en un an, en lien avec la baisse du coût des carburants.

### LA VOITURE REINE

Part des répondants utilisant régulièrement les modes de transport suivants



### LE TRANSPORT INDIVIDUEL REPRENDRAIT DES FORCES

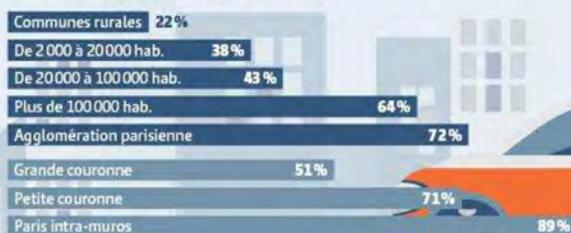
En milliards de voyageurs-kilomètre (un voyageur-km équivaut au transport d'un voyageur sur un kilomètre)

**79,5%**  
des transports intérieurs de voyageurs sont individuels (chiffre 2015)



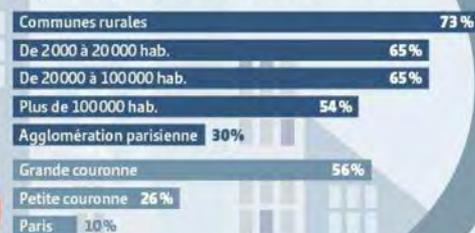
### TOUT LE MONDE N'A PAS LE CHOIX

Part des répondants ayant la possibilité de choisir leur mode de transport, selon le lieu de résidence



### UNE FORTE DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

Part des répondants utilisant la voiture tous les jours ou presque, selon le lieu de résidence



### LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE N'EST PAS PRÈS DE CHANGER

**25%**  
des Français ont accru leur usage de la voiture ces dernières années

**14%**  
en ont restreint l'utilisation ces dernières années

**15%**  
pensent l'utiliser davantage à l'avenir

**10%**  
prévoient de moins y avoir recours à l'avenir

●○○ Et Paul Lecroart de confirmer: «Dans beaucoup de villes moyennes, les administrations et les services publics ont été délocalisés en périphérie, comme à Saint-Malo ou à Nîmes. On s'étonne ensuite qu'il y ait des bouchons partout!»

Parmi les ménages vivant à l'extérieur du périphérique de Nantes métropole (24 communes, 619200 hab.), 56% possèdent au moins deux véhicules... Intra-muros, ils ne sont plus que 24%. A cela, plusieurs raisons: en centre-ville, la desserte en transports collectifs est meilleure, les commerces et équipements publics sont plus proches; les restrictions de stationnement et de trafic y sont plus fortes. Dans le périurbain, a fortiori en zone rurale, aucune contrainte de la sorte ne vient contrarier l'utilisation de la voiture. «La peur du changement climatique et la conscience écologique ne suffisent pas à modifier les comportements», constate Vincent Kaufmann.

#### MARQUEUR SOCIAL

Bien que les transports motorisés soient pointés du doigt à l'occasion des pics de pollution récurrents, les trois quarts des Français gardent une opinion positive de la voiture, selon une enquête sur les aspirations et les pratiques de mobilité, réalisée en 2015 par le bureau de recherche 6T. «On a beaucoup dit que l'image de la voiture s'est ternie, c'est sans doute vrai dans certains milieux aisés, observe Vincent Kaufmann. Mais elle demeure un marqueur social important pour beaucoup de gens.» En revanche, les transports en commun restent plutôt mal perçus par la population, qui leur reproche d'être lents, peu fiables et bondés.

De son côté, le vélo, écologique, bon marché et agréable, bénéficie d'une aussi bonne image que la voiture. A Bordeaux et dans sa métropole, son usage a augmenté de 40% depuis 2014. Des efforts importants ont été consentis dans plusieurs villes, à Nantes et Grenoble notamment, pour que ce mode de déplacement devienne une solution de mobilité à part entière. Six cents kilomètres d'aménagements cyclables ont été construits sur le territoire de l'eurométropole de Strasbourg (33 communes, 484200 hab.) depuis 1978...



**«La croissance urbaine – les emplois, l'activité économique – continue à s'effectuer en périurbain et autour de l'automobile.»**

Vincent Kaufmann, sociologue

EPFL

Pourtant, «50% des habitants du territoire n'ont jamais pratiqué le vélo, une proportion qui n'a pas bougé depuis 2009, remarque Serge Asencio, chargé de mission "vélo". Dans les quartiers d'habitat social, les pistes cyclables restent vides. Proposer des aménagements pour rouler ne suffit pas. Il faut de l'humain et des services, en particulier en dehors du centre-ville: vélos-écoles pour adultes, ateliers de réparation...». Des mesures d'accompagnement que la métropole compte mettre en place dans le cadre d'un plan en faveur de la mobilité active, lancé en 2018. ●

(1) Fnau, éd. Alternatives, 2014.

(2) Publié en 2016 par Chronos et l'Obsoco.

## La mobilité devient hyperconnectée

**Itinéraire** Sibra, la société intercommunale qui gère les transports urbains du Grand Annecy, lançait le 2 mai son application consacrée à la mobilité. Ce calculateur d'itinéraire permet aux usagers d'identifier en temps réel le meilleur mode de transport. En deux mois, il a été téléchargé 8000 fois! Ce succès n'est pas surprenant. L'usage des outils numériques lié à la mobilité ne cesse de progresser. Parmi les Français détenteurs d'un smartphone, 36% utilisent l'une des applications de transport public national ou local (RATP, SNCF, Transilien, Transports en commun lyonnais...), montre l'Observatoire des mobilités émergentes publié en 2016. Et 64% consultent l'état du trafic et des transports avant d'entreprendre un déplacement, contre 44%



Parmi les Français détenteurs d'un smartphone, 36% utilisent une application de transport public.

PLUQUET / ALPACA / ANDIA

en 2014. Les technologies ont un impact sur le type de déplacement de 61% des Français (6 points de plus qu'en 2014).

Recherche d'itinéraires, choix du mode, consultation des horaires, gestion des correspondances, billettique... incontestablement, les outils numériques fluidifient les trajets en transport en commun. Mais leur impact sur le volume des déplacements en voiture reste difficile à quantifier. Par exemple, 10% des Français utilisent une ou des applications de réservation de voiture avec chauffeur comme Uber, soit 7 points de plus qu'en 2014. «En facilitant la mise en relation entre chauffeurs et clients, le smartphone a favorisé l'essor de ce type de transport et donc le trafic automobile», observe Paul Lecroart, urbaniste à l'IAU. ●

# Peurs et fantasmes freinent l'élan

Multiplication des bouchons, nuisances pour le commerce, pénalisation des plus pauvres... Tels sont les arguments avancés par les détracteurs d'une réduction de la part de la voiture. Mise au point.

**L**a reconquête d'espaces dédiés à la voiture, au profit d'autres modes de transport ou des espaces publics, est un projet qui relève d'un choix politique fort car il est vigoureusement débattu et difficilement négocié. La maire (PS) de Paris, Anne Hidalgo, en sait quelque chose. Toutefois, certaines justifications avancées pour combattre ces projets sont inexactes et relèvent du fantasme.

## 01 La piétonnisation des rues nuit au commerce

«No parking, no business». A la limite, cette idée est valable pour les centres-bourgs et les petites villes, mal desservis par les transports en commun, où plus de 90% des déplacements se font en voiture, analyse Laurent Barelier, chef de projets "stratégie urbaine et mobilités" au sein du cabinet Chronos. Mais, dans les grandes agglomérations, la piétonnisation dynamise le commerce.»

De nombreuses enquêtes menées dans des villes européennes (Munster, Bruxelles, Utrecht, Lille) en attestent. Si les piétons et les cyclistes achètent moins que les automobilistes à chaque visite dans un commerce, ils les fréquentent plus souvent. Résultat: ils dépensent davantage, ce qui profite au commerce de proximité. Les achats effectués à pied dans un secteur traité de façon qualitative sont de plus en plus valorisés par les populations urbaines qui apprécient la convivialité. D'ailleurs, certains commerçants l'ont bien compris. «La rue du Jeu-des-Enfants, dans le centre-ville de Strasbourg, a été piétonnisée ce printemps à la



### L'EXPERT

**PAUL LECROART**, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAU)

### «Fermer une voie rapide urbaine supprime une partie du trafic»

«La fermeture d'une voie rapide urbaine peut générer des embouteillages, a fortiori si on limite drastiquement la circulation. Toutefois, après quelques mois, les usagers motorisés modifient leur comportement. Ils changent d'itinéraire ou d'horaires, adoptent les transports en commun, font du covoiturage, marchent davantage ou prennent le vélo. Une étude portant sur une centaine de cas de réduction de

capacité routière urbaine a montré que l'évaporation du trafic varie de 10 à 20% en moyenne. Cette proportion est beaucoup plus élevée quand cette requalification de voie rapide s'est accompagnée d'une offre enrichie de transports alternatifs. Ce fut le cas à Séoul où, après la destruction d'un viaduc autoroutier qui accueillait 170 000 véhicules par jour, le trafic a diminué de 80%, dont une partie s'est évaporée.»

demande des commerçants et des riverains, détaille Serge Asencio, chargé de mission "vélo" à l'euro-métropole. Cette rue, qui n'était qu'un parking, s'est transformée en lieu de déambulation, accueillant des terrasses et des œuvres de street art.»

## 350 Md€

Telle serait la facture des embouteillages en France entre 2013 et 2030, estimée par le fournisseur d'informations routières Inrix et le Centre for Economics and Business Research. Un coût imputable au stress et au gaspillage de temps, mais aussi à la perte de clients et de fournisseurs.

## 02 L'automobile demeure plus rapide, même en ville

C'est faux. En ville, les temps de trajet en voiture dépendent du trafic et de la disponibilité des places de stationnement. La vitesse moyenne varie de 30 km/h en situation fluide à 15 km/h lorsqu'il y a des bouchons, estime l'Ademe. Soit la vitesse d'un cycliste, qui parcourt en moyenne 15 km en une heure, indépendamment des conditions de circulation. Lorsque le trafic est

dense, un cycliste mettra donc seulement 12 minutes pour parcourir 3 km, alors qu'un automobiliste restera dans son véhicule en moyenne 27 minutes. La vitesse en transport en commun étant de 10 km/h en moyenne, en cas de bouchons, il faudra 18 minutes pour effectuer cette distance et 35 minutes à un piéton qui se déplace à 5 km/h (1).

Autre idée contre-intuitive: l'exposition des cyclistes à la pollution n'est pas plus élevée que celle des automobilistes. Elle est même deux à trois fois plus faible pour certains polluants. Par exemple, l'exposition au monoxyde de carbone est de 5,9 mg/m<sup>3</sup> à vélo, contre 14,1 en voiture. Cela compense le fait que le taux d'inhalation des cyclistes, en raison de l'effort physique, est environ deux fois et demie plus élevé que celui des automobilistes.

## 03 Proposer une offre alternative à la voiture suffit à changer les habitudes

Non. «Aujourd'hui, les solutions sont en général recherchées uniquement du côté de l'offre, observe Marie Huyghe, chercheuse au laboratoire "cités, territoires, environnement et sociétés" [Citeres] à l'université de Tours. On joue sur la multiplication des services de transport en commun, la limitation du stationnement ou la réduction des vitesses maximales. Cette approche "techniciste" est compréhensible car ces mesures sont quantifiables, chiffrables et évaluables, il est relativement aisé de les inscrire dans des projets de territoire.» Mais elles s'avèrent insuffisantes. Pour preuve, la part modale de la voiture reste forte sur les trajets courts effectués en centre-ville, où l'offre de modes de



Contrairement aux idées reçues, en ville, la piétonnisation dynamise le commerce. En effet, les piétons et les cyclistes achètent moins que les automobilistes à chaque visite dans un commerce, mais les fréquentent plus souvent.

déplacement alternatifs est pourtant élevée.

«Il est nécessaire d'agir à l'échelle individuelle sur les comportements et les représentations des ménages, afin d'encourager une évolution de leurs pratiques, poursuit Marie Huyghe. L'accompagnement individuel implique des compétences nouvelles, en particulier un essentiel travail d'animation, que les collectivités maîtrisent moins à l'heure actuelle» (lire p.43).

#### **04** La voiture dispose de moins en moins d'espace en ville

Certes, de nombreuses agglomérations se sont lancées à la reconquête de leur espace public en

faveur des modes actifs de déplacement – la marche et la bicyclette – et des transports en commun. Ainsi, grâce à la semi-piétonnisation du Vieux-Port à Marseille, où la circulation automobile a été réduite de moitié, 70% de la surface des quais et de leurs abords sont désormais dédiés aux piétons, contre 30% précédemment. Toutefois, dans cette ville comme dans la plupart des autres, la plus grande partie de l'espace public demeure dédié aux véhicules privés. A Paris, si la moitié environ de l'espace public est occupé par la voirie et les parkings, les trajets motorisés particuliers ne représentent que 13% des déplacements.

**1,98 million**  
de voitures neuves  
particulières ont été  
immatriculées en 2016.  
Ces immatriculations,  
qui ont connu leur niveau  
le plus bas en 2014,  
sont, depuis, reparties  
à la hausse.

Pour une même unité de surface, il est possible de faire circuler quatre fois et demie plus de personnes en bus qu'en automobile, sept fois plus de cyclistes et près de dix fois plus de piétons! En outre, une place de stationnement pour une voiture équivaut à huit places pour vélo de courte durée (quatre arceaux), précise l'Ademe dans son guide «Développer les modes actifs sur les territoires, étape par étape», publié en 2016.

#### **05** Réduire la place de l'auto pénalise les plus démunis, qui vivent en périphérie

Cet argument est faux à plus d'un titre. D'abord, «les personnes disposant des plus faibles revenus se déplacent moins souvent en voiture que les plus aisés et davantage en transport en commun ou à pied», remarque Laurent Barelrier, chez Chronos. C'est ce que souligne l'enquête nationale «Transport et déplacement» de 2008 (2). Chez les personnes vivant bien en dessous du seuil de pauvreté, 36% des déplacements s'effectuent en voiture, contre 65% en moyenne nationale; 41% se font en marchant (contre 22%) et 18% en transport en commun (contre 8%). Par ailleurs, un tiers des ménages les plus pauvres ne possèdent pas de voiture ou n'ont pas le permis de conduire.

Ensuite, grâce à une cartographie des revenus, des inégalités et de la pauvreté monétaire en France réalisée en 2015, l'Insee a montré que la pauvreté est, dans l'ensemble, la plus forte dans les villes se situant au centre de grandes agglomérations. Et, contrairement à une idée reçue, le taux de pauvreté est presque toujours plus élevé dans les villes-centres. Il atteint deux à trois fois celui des banlieues, voire... sept fois dans l'aire de Mulhouse: 30% dans la ville-centre, contre 4% dans la couronne. ●

(1) Source: Ademe-Gart.

(2) Du ministère des Transports et de l'Insee.

## FRANCIS PAPON

« Plus se déplacer en voiture sera compliqué, plus les gens se tourneront vers les solutions alternatives »

Francis Papon est directeur du laboratoire « dynamiques économiques et sociales des transports » à l'Ifsttar (\*). Il estime que les pouvoirs publics disposent de marges de manœuvre en matière de coercition pour réduire l'usage de l'automobile.

**Il existe des mesures coercitives afin d'inciter les automobilistes à laisser leur voiture au garage. Quelles sont-elles ?**

Réduire l'espace alloué à la voiture est possible. Cela se fait d'abord en restreignant le nombre de places de stationnement sur le domaine public. Certaines villes imposent déjà par ailleurs des ratios maximums de places de parking pour les voitures dans les opérations de construction de logements neufs, mais aussi des ratios minimums pour les places de vélo.

Ensuite, une autre stratégie consiste à réduire les voies de circulation dédiées aux automobiles en partageant la voirie avec les autres modes de transport et en élargissant les trottoirs. Enfin, les collectivités concernées par un plan de protection de l'atmosphère peuvent mettre en place des zones à circulation restreinte pour les véhicules les plus polluants.

**Qu'en est-il du levier financier ?**

On peut renchérir l'usage de la voiture en ville en créant des péages urbains, par exemple. Cela fait presque trente ans que l'idée est sur le tapis. Mais, en France, les pouvoirs publics sont réticents à mettre en œuvre cette idée. Pourtant, depuis qu'un péage urbain a été instauré dans le centre de Londres, la circulation a baissé et le trafic est plus fluide. Augmenter



F. CALONVECHIA / LA GAZETTE

**« Les villes continuent à privilégier leurs résidents, au détriment des usagers captifs de la voiture qui viennent de l'extérieur. C'est sans doute une erreur. »**

le prix du stationnement constitue un autre moyen d'action efficace: plus il est onéreux, plus il est dissuasif.

**Comment expliquer qu'un abonnement annuel à un parking coûte jusqu'à dix fois plus cher qu'un abonnement sur la voie publique ?**

Pour être efficace, il faudrait que ce soit le contraire: que les stationnements en surface coûtent plus cher que les parkings. Sans compter que, dans beaucoup de quartiers, des places gratuites sont encore proposées. Les villes continuent à privilégier leurs résidents, au détriment des usagers captifs de la voiture qui viennent de l'extérieur. C'est sans doute une erreur. La dégradation des conditions de circulation doit s'accompagner d'une offre d'alternatives, en particulier pour les personnes contraintes de changer de moyens de transport.

**Lorsqu'il est plus compliqué et plus cher d'utiliser sa voiture, les habitudes changent-elles ?**

Oui. On le voit bien avec les zones à trafic limité (ZTL) mises en place en Italie par une centaine de villes petites et moyennes. Il s'agit d'espaces urbains dans lesquels la circulation est interdite sur certaines plages horaires, sauf aux transports publics, aux services d'urgence, aux personnes à mobilité réduite et, partiellement, aux riverains. Il est démontré que le contrôle de la circulation automobile dans les périmètres des ZTL favorise la pratique cycliste, même au-delà du centre, et a des retombées positives sur l'intermodalité avec le train régional.

Plus il sera compliqué de se déplacer en voiture, plus les gens se tourneront naturellement vers les solutions alternatives, parmi lesquelles les modes actifs. ●

(\*) Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

# Sur les trajets courts, la marche et le vélo s'imposent

La qualité de l'environnement urbain est l'une des clés pour inciter les usagers à adopter des modes de mobilité actifs. La sécurité, notamment, constitue un enjeu crucial.

**J**ulien Demade, chercheur au CNRS (\*), est agacé... «A Paris, comme d'ailleurs dans toute la France, ce qui frappe c'est avant tout le caractère absurde des distances pour lesquelles est utilisée l'automobile: dans 40% des cas, il s'agit de moins de 5 kilomètres, soit une distance que l'on parcourt à vélo en moins de 20 minutes», dénonce-t-il dans une tribune publiée sur le site de France Info le 9 septembre. Il répond à la polémique soulevée par la réduction de la place allouée aux

voitures rue de Rivoli, à Paris, au profit des vélos et des transports en commun.

## DONNER DE LA PLACE

Les enquêtes sur les déplacements lui donnent raison: les trajets de proximité représentent toujours une part importante des parcours en voiture, partout en France, y compris dans des villes où l'offre de remplacement est importante! Ainsi, 34% des déplacements de moins de un kilomètre sont effectués en voiture dans la métropole nantaise, par exemple. Dans l'eurométropole de Strasbourg, 500 000 trajets réalisés chaque jour en voiture sont inférieurs à 5 kilomètres. «Certes, une part de ces trajets est incompressible parce qu'ils concernent des personnes âgées ou

## La santé y gagne aussi

Les modes de déplacement actifs ont un impact très positif en matière de santé publique, puisqu'ils concourent à la pratique régulière d'une activité physique. Lutter contre la sédentarité est un moyen particulièrement efficace pour prévenir certaines maladies chroniques comme le diabète et l'obésité.

à mobilité réduite, explique Serge Asencio, chargé de mission "vélo". Mais l'on peut encore beaucoup progresser vu les parts modales qu'atteignent la marche et le vélo dans certains pays du Nord!»

De nombreux leviers peuvent être utilisés. Il apparaît d'abord essentiel de donner davantage de place aux modes actifs. La métropole bordelaise a tenté l'expérience de réserver le pont de Pierre, ouvrage historique qui enjambe la Garonne en centre-ville, aux transports en commun (bus et tramway), aux vélos et aux piétons. «D'habitude, 15 000 véhicules l'empruntent chaque jour, dont un tiers effectuent un trajet inférieur à 3 kilomètres», expose Nicolas Fontaine, directeur général adjoint du pôle "mobilité". Au mois d'août, ☉●

## Bordeaux métropole (Gironde) 28 communes • 730 000 hab.



R. ESCHER/LA GAZETTE

**GÉRALDINE DI MATTÉO**, directrice adjointe de la direction de la multimodalité

## Sécuriser les déplacements des femmes

Pourquoi, sur le territoire de Bordeaux métropole, seuls 38% des usagers du vélo sont-ils des femmes? Pourquoi ne représentent-elles que 10% des personnes qui marchent seules la nuit? Pour le savoir, l'interco a fait appel à l'équipe d'Yves Raibaud, enseignant-chercheur en géographie à l'université Bordeaux-Montaigne, afin de mener une enquête sur le thème «femmes et déplacements». Ses résultats ont été présentés lors de la semaine de la mobilité, du 17 au 24 septembre.

«Parmi les empêchements cités par les femmes, le risque de chute en particulier lors du transport des enfants, les actes sexistes et le mauvais état de la voirie sont les causes les plus fréquemment avancées comme freins à l'usage

du vélo», détaille Géraldine Di Mattéo, directrice adjointe de la direction de la multimodalité. Afin d'améliorer la sécurité des femmes lors de leurs déplacements, la métropole s'est engagée à prendre différentes mesures. Notamment: mettre en service «l'arrêt à la demande» sur le réseau de bus en soirée, organiser des marches exploratoires de jour comme de nuit pour mieux identifier les aspects liés à la mobilité des femmes pouvant être améliorés (éclairage, vidéosurveillance), communiquer plus régulièrement sur le harcèlement dans les transports et intégrer les difficultés spécifiques aux femmes dans les aménagements urbains.

### Contact

Géraldine Di Mattéo, 05.56.93.67.24.

●○○ 7257 cyclistes en moyenne ont utilisé le pont en jour ouvré. Soit 1500 de plus que l'année dernière sur la même période (+25%). Une partie des automobilistes a choisi d'utiliser d'autres modes de transport. Résultat: le trafic auto sur l'ensemble des ponts a baissé de 1%, ce qui représente 3000 voitures en moins chaque jour. Enfin, les temps de parcours ont diminué entre le centre-ville et les communes limitrophes... ce qui est très encourageant! L'expérimentation pourrait donc être prolongée jusqu'à la fin novembre. »

#### ESPACES PUBLICS ATTRACTIFS

Des rives de fleuve dédiées auparavant au stationnement ou à la circulation automobile ont été transformées en de nouveaux espaces publics à Paris, Lyon et Bordeaux, que les piétons et les cyclistes se sont très vite appropriés. « Les rares points de passage qui permettent de traverser les voies rapides, véritables fractures urbaines, doivent être considérés comme des espaces publics attractifs, avec des commerces, des espaces verts », insiste Paul Lecroart, urbaniste à l'IAU.

Développer des services pour accompagner l'essor des modes actifs représente un autre moyen d'action efficace. L'eurométropole de Strasbourg, par exemple, subventionne l'Association Cadr 67, qui propose des formations au vélo pour les adultes. Chaque année, 300 personnes en bénéficient.

Végétalisation, création de zones de rencontre, piétonnisation, abaissement de la vitesse à 30 kilomètres/heure: la sécurisation des espaces publics où circulent les piétons et les cyclistes est également un facteur important. Le choix du mode de transport entre le domicile et l'école primaire conditionne souvent le reste des déplacements de la journée. « Aussi, il est impératif de garantir des conditions favorables à la

Saint-Baudelle (Mayenne) 1400 hab.

## Le démarrage réussi d'une voie douce reliant deux communes rurales



MAURICE BOISSEAU, maire de Saint-Baudelle  
MARIE-MADELEINE FOUBERT, maire de Contest

La construction d'une liaison cyclo-piétonne entre les communes de Saint-Baudelle et de Contest (900 hab.) est un succès! Depuis son inauguration, le 1<sup>er</sup> juillet, toutes sortes d'usagers se sont appropriés cette voie de deux kilomètres: les amateurs de course à pied, les scolaires qui l'utilisent pour des activités pédagogiques, les familles qui l'empruntent afin d'accéder à la voie verte du halage de la Mayenne.

Pourtant, l'objectif de départ était tout autre. « Nous avons créé un syndicat à vocation unique pour gérer les équipements sportifs de nos deux territoires: salle omnisports à Saint-Baudelle; vestiaires, stade de foot et terrains de tennis à Contest, expose Maurice Boisseau, le maire de Saint-Baudelle. Pour rejoindre ces différents équipements, les gens étaient obligés d'emprunter une départementale assez fréquentée et dangereuse. Les parents ne laissaient donc pas leurs enfants faire le trajet à pied ou à vélo, et les conduisaient en voiture. Aujourd'hui, ils peuvent circuler en toute sécurité. » Cette voie de circulation, qui a coûté 110 000 euros à chaque commune, a été subventionnée à hauteur de 70% par l'Etat, la région et l'Europe.

#### Contact

Maurice Boisseau, 02.43.00.06.26.

venue à pied ou à vélo aux abords des écoles, souligne Bénédicte Vionnais, directrice du pôle "déplacements" de Nantes métropole. Afin que les parents privilégient les modes doux, nous avons ciblé une dizaine d'écoles où mettre en place des mesures pour apaiser le trafic automobile à leurs abords: fermeture temporaire des voies

d'accès pour quelques heures le matin et le soir, et repositionnement de certains arrêts de transport scolaire au plus proche de l'établissement. Nous voulons étendre ce dispositif à une école dans chaque commune à minima, d'ici à la fin du mandat. » ●

(\*) Auteur de « Les Embarras de Paris », L'Harmattan, 2015.

## Le marketing individualisé pour changer les habitudes de mobilité

La technique, qui consiste en un accompagnement individuel des usagers, a été appliquée avec succès à grande échelle dans plusieurs pays.

**A**vec le marketing individualisé, la question de la mobilité, en particulier dans les territoires de faible densité, relève d'une nouvelle approche, basée non pas sur l'offre de transport mais sur l'accompagnement individuel des usagers. Appliquée à grande échelle en Australie, en Allemagne, en Autriche et en Suède, elle fonctionne. De l'information et des conseils personnalisés, gratuits et à domicile sont proposés à des ménages utilisateurs de la voiture. En voici les quatre principales étapes.

### 01 Sensibiliser sur le coût de la voiture en solo

La première phase consiste à convaincre les ménages de l'intérêt de changer de moyen de transport, en matière de coût bien sûr, mais aussi de temps de trajet, de confort, de disponibilité, de respect de l'environnement... «Généralement, ils sous-estiment largement le montant du budget qu'ils consacrent à leurs déplacements et n'ont aucune idée de l'impact environnemental de ceux-ci», souligne Marie Huyghe, chercheuse au laboratoire Citeres, à l'université de Tours. Ce premier échange peut être l'occasion de tordre le cou à des idées reçues, par exemple sur la sécurité dans les transports en commun.

### 02 Motiver pour changer les habitudes

Il s'agit d'analyser les trajets quotidiens des personnes et de trouver avec elles les solutions de déplacement les plus adaptées. «Plus les gains permis par le changement de pratiques seront substantiels et moins les contraintes engendrées seront importantes, plus les

ménages seront motivés», observe Marie Huyghe. Cette question de la motivation est jusqu'à présent relativement absente des mesures d'incitation comportementale mises en œuvre, y compris dans les plans de déplacement entreprise.»

### 03 Aider au passage à l'acte

Un accompagnement dans l'expérimentation des alternatives est proposé aux ménages. Les conseils peuvent aller de l'indication de l'arrêt de bus le plus proche à des suggestions d'itinéraires cyclables judicieux ou à des propositions personnalisées d'intermodalité. «Dans le cadre de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé "défi mobilité" que j'ai menée, un document était au cœur du protocole: le programme de transport personnalisé, indique Marie Huyghe. Ce carnet individualisé, distribué à chaque participant, contient des indications sur les gains temporel, financier et environnemental permis par chaque solution de remplacement, ainsi qu'un bilan chiffré global, calculé en supposant la mise en œuvre de l'ensemble des alternatives proposées.»

### 04 Multiplier les échanges

Un suivi régulier par les encadrants (par téléphone ou email) permet de soutenir les participants qui ont laissé leur voiture au garage. «Les réunions de groupe entre participants ont un triple impact: elles déculpabilisent, stimulent et créent une émulation, et ouvrent le champ des possibles en matière de pratiques alternatives», conclut la chercheuse. ●

### Comparateur de pollution

Airparif a développé un outil qui permet à chaque Francilien d'évaluer la quantité de polluants qu'il émet au cours d'un trajet. Mis en ligne en septembre 2017, ce calculateur, compare six différents modes de déplacement: voiture, bus, transport ferré, deux-roues motorisés, vélo et marche. Pour les véhicules particuliers, le calcul s'effectue en fonction du nombre de passagers, de la vignette Crit'air et de la motorisation. Deux polluants liés au trafic sont pris en compte: les oxydes d'azote et les particules PM10.

### A LIRE

#### Analyse interdisciplinaire

Faut-il construire plus de routes pour limiter les embouteillages? Quel est le prix d'une minute gagnée dans nos déplacements? Cet ouvrage répond aux questions posées par la mobilité en ouvrant un dialogue entre sciences de l'ingénieur et sciences sociales.

«La mobilité en questions», Michel Berliaire, Vincent Kaufmann, Patrick Rérat, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2017.

### SUR LE WEB

#### Prendre soin de la voirie urbaine

Cet ouvrage du Certu - devenu depuis le Cerema - date de 2002 mais reste une référence. Ses auteurs présentent et analysent une vingtaine de réalisations effectuées à Nantes dans les années 1980 et surtout 1990, concernant les voiries principales de la commune ou de l'agglomération. Dans la seconde partie, ils élaborent, à partir de ces références, un corps de doctrine pour une réhabilitation du patrimoine voirie, en cohérence avec les exigences du développement durable.

«La voirie urbaine, un patrimoine à réhabiliter», Certu, 2002. A lire sur [goo.gl/ejXhtq](http://goo.gl/ejXhtq)

### AGENDA

#### Les nouveaux usages de la voiture

Le Cerema organise, avec l'Ademe et le CNFPT, un séminaire sur le thème «nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires», les 16 et 17 novembre, à Paris. Les aménagements, les leviers réglementaires et la gouvernance seront notamment abordés.

Programme et inscriptions sur [goo.gl/7ohPLH](http://goo.gl/7ohPLH)



#### Pour aller plus loin

Les collectivités disent halte à l'«autosolisme»!  
[www.lagazette.fr/516639](http://www.lagazette.fr/516639)

Moins chers que la voiture, les transports publics ne sont pourtant pas payés à leur juste prix  
[www.lagazette.fr/472368](http://www.lagazette.fr/472368)

## Mobilité

# L'embaras du choix pour développer une flotte d'autopartage

### POURQUOI ?

L'autopartage permet de réduire l'usage de la voiture individuelle et accroît, en contrepartie, le recours à des modes de déplacement plus écologiques.

### POUR QUI ?

Ce sont principalement les grandes agglomérations, pour l'heure, qui s'y intéressent, mais l'autopartage pourrait aussi, à l'avenir, se développer dans les zones rurales.

### COMMENT ?

Différents systèmes existent : la collectivité peut lancer son propre service public, le déléguer à un opérateur privé ou accompagner l'installation d'une flotte privée.



#### AVANTAGES

- Développement de la multimodalité.
- Incitation à une utilisation plus raisonnée de la voiture.
- Disponibilité de véhicules pour les personnes avec des ressources limitées.



#### INCONVÉNIENT

Il peut parfois devenir très coûteux pour la collectivité.

**A**utolib' est le symbole de l'autopartage en France et il est dans une situation économique périlleuse. Cinq ans après l'avoir lancé, le groupe Bolloré table sur une perte avoisinant les 180 millions d'euros d'ici à 2023. Un gouffre financier, alors même que le service a su séduire les Parisiens.

Plus de 130 000 sont abonnés et 4 000 voitures sont disponibles. Or la facture va revenir aux collectivités. Autolib' opère via un contrat de délégation de service public qui prévoit que le groupe Bolloré prenne en charge 60 millions d'euros de pertes. Le reste devant être payé par la centaine de collectivités franciliennes adhérentes au syndicat mixte Autolib' Vélib' métropole. Personne n'aurait jamais pensé que la situation se présenterait, tant Vincent Bolloré lui-même était initialement optimiste. La rentabilité devait en effet être atteinte dès le cap des 50 000 abonnés franchis.

L'échec sur le plan économique s'explique, selon le bureau d'études 6t, par l'existence d'un « plafond de verre ». La hausse du nombre d'abonnés n'entraîne pas celle du nombre de trajets, la disponibilité des véhicules baissant.

Bolloré a également déployé son service à Bordeaux et à Lyon.

S'il reste très discret sur ses résultats, il est difficile d'imaginer que la situation y soit meilleure alors que chaque véhicule y est loué moins de fois encore qu'à Paris (0,8 location par jour à Lyon, contre 4 à 5 à Paris).

#### UN MODÈLE MOINS RISQUÉ

Mais proposer de l'autopartage sur son territoire n'est pas forcément ruineux pour les collectivités. Elles sont par exemple nombreuses à proposer un service qui relève du réseau Citiz (anciennement France-Autopartage). Créé en 2002, il est décliné en 13 réseaux regroupant 90 villes et revendique un chiffre d'affaires de 7 millions d'euros. Citiz affiche fièrement une rentabilité dans la moitié des villes de son réseau, comme à Strasbourg, Bordeaux, Marseille, Dijon... L'une des explications, selon son dirigeant, Jean-Baptiste Schmider, tient à son modèle en boucle. Le « one way » (on rend la voiture à un endroit différent de celui où on l'a prise) ne permettrait pas d'atteindre l'équilibre économique car la répartition des véhicules n'est alors pas régulée. En outre,

le recours à des véhicules électriques est certes plus écologique, mais le temps de charge induit un temps d'immobilisation du véhicule pendant lequel celui-ci n'est pas rentabilisé. Le coût d'installation des stations s'en trouve accru puisqu'elles nécessitent des bornes de recharge. Citiz fonctionne donc avec un système de stations et des véhicules thermiques ou hybrides.

Le réseau s'appuie aussi sur les collectivités. Lorsqu'il souhaite s'établir, il discute avec elles des zones les plus appropriées pour installer ses stations. Et il leur demande de souscrire à son service. Les agents territoriaux bénéficient d'un abonnement au service, implanté à proximité de lieux clés. Pour Citiz, c'est l'assurance de clients; pour la collectivité, c'est la possibilité de se passer d'un parc automobile parfois coûteux. « C'est gagnant-gagnant », assure Jean-Baptiste Schmider.

Citiz bénéficie également régulièrement d'un soutien financier public pour se lancer. Dans la majorité des cas, il prend la forme de l'octroi de places en voirie gratuites pour installer les stations. Là où il s'est implanté, Citiz a toujours été bien accueilli par les collectivités.



C. URBAIN / CITIZ

Parfois, il est sollicité pour venir se développer, explique son dirigeant. Un vrai changement d'état d'esprit alors qu'au début, il était très difficile d'obtenir des espaces.

#### DES FORTUNES DIVERSES

Certaines collectivités ont décidé de se lancer elle-même, avec des fortunes diverses. En cas de la communauté d'agglomération de la Rochelle (28 communes, 162 780 hab.). Son service Yélobobile compte une trentaine de véhicules électriques et il connaît un franc succès. Au point que les véhicules manquent. L'agglomération souhaiterait le développer mais il faut pour cela mobiliser des investissements. A Pau (77 800 hab., Pyrénées-Atlantiques), en revanche, le service d'autopartage public a été arrêté en 2014 après quatre ans d'exploitation faute de clients (environ 130 sur les 470 prévus). Lancé par le syndicat mixte des transports urbains de Pau porte des Pyrénées, il comptait 15 véhicules et coûtait 80 000 euros par an.

Selon Jean-Baptiste Schmitter, la meilleure façon de favoriser

l'autopartage reste la contrainte sur l'automobile personnelle. «C'est un sujet qui dépend des villes, mais c'est très difficile pour elles. Il faut du courage politique», reconnaît-il.

Pour promouvoir l'autopartage, il faut aussi penser multimodal. Dans plusieurs territoires, les autorités organisatrices ont poussé pour que le service soit intégré à l'abonnement aux transports publics. A Bordeaux (246 600 hab.),

l'abonnement au réseau Keolis permet ainsi d'obtenir une réduction de 20% sur l'offre Citiz. Pour le bureau d'études 6t, d'autres aspects sont à prendre en compte (lire l'encadré). Preuve, en tout cas, que les automobilistes sont demandeurs, on voit même émerger depuis peu les services entre particuliers tels que OuiCar ou Drivy. Mais, là encore, l'enjeu majeur reste la rentabilité. ● Camille Selosse

Le service d'autopartage s'adresse aux usagers qui n'ont pas besoin d'une voiture pour leurs déplacements quotidiens. Les sociétés se positionnent en complément du réseau de transports en commun de la ville.

#### Comment mettre toutes les chances de son côté ?

**Le bureau d'études 6t a publié une enquête nationale réalisée en 2016 sur les services d'autopartage en boucle.** Premier conseil : implanter en priorité les stations dans les zones où les alternatives à la voiture sont multiples. C'est là que l'autopartage attire le plus les usagers, qui, du fait d'un grand nombre de modes disponibles, acceptent d'abandonner leur véhicule personnel. Dans les zones en périphérie, la rentabilité peut être atteinte si un partenariat avec un client important est signé (une grande entreprise, une collectivité). Mieux

vaut disposer d'un réseau de stations dense, quitte à ce que chacune ne comporte qu'un ou deux véhicules, car les usagers sont prêts à marcher au maximum dix minutes. Par ailleurs, 6t souligne l'importance de la facilité d'accès au service (formules d'abonnements, inscription dématérialisée...). Enfin, les collectivités peuvent réserver des places pour les stations, restreindre le stationnement pour contraindre l'utilisation des véhicules personnels, opter pour un opérateur privé (par une délégation de service public), une régie ou un appel à manifestation d'intérêt.

**POURQUOI ?**

L'absence d'offres de transports freine le développement des territoires et handicape leurs habitants. La mobilité est devenue source de fracture territoriale.

**POUR QUI ?**

Environ les trois quarts du territoire français, soit 25 000 communes, sont considérés comme des « zones blanches » de mobilité. Un tiers de la population y vit.

**COMMENT ?**

De nouvelles offres émergent et des collectivités s'en saisissent. Cela crée une alternative à la voiture individuelle et des solutions pour les habitants non motorisés.

**Mobilité**

**Vélo et covoiturage entrent aussi en piste hors des villes**



Lors des assises de la mobilité, qui se sont déroulées au dernier trimestre 2017, un sentiment d'abandon de certains territoires par les pouvoirs publics a émergé. Pour Cédric Szabo, directeur général de l'Association des maires ruraux de France (AMRF), un grand pas a été franchi: « Il y a une prise de conscience de la réalité. C'était difficile de faire changer de regards mais cette problématique apparaît enfin comme un sujet à traiter pour les pouvoirs publics. » La future loi d'orientation sur les mobilités, qui doit être présentée au printemps, est censée apporter un certain nombre de réponses.

Parmi les pistes déjà évoquées, un plan de désenclavement routier, et le recours aux nouvelles mobilités. Le covoiturage est en effet mis en avant par les pouvoirs publics. Il est perçu comme une solution clé pour les territoires où la création d'un réseau de transport public est trop coûteux et rigide alors que la demande est parcellaire. Cette offre pourrait se déployer rapidement car elle ne nécessite pas une bascule trop forte des comportements, selon Francisco Luciano, urbaniste spécialiste de la mobilité (lire ci-contre). Sur du plus long terme, l'arrivée des véhicules autonomes serait également en mesure



**AVANTAGE**

Ces nouvelles offres sont variées et pèsent moins sur les finances locales qu'un réseau de transport public.



**INCONVÉNIENT**

Il faut du temps pour convaincre les habitants, et proposer une palette assez large de services alternatifs à la voiture nécessite un budget.

de proposer de nouveaux services. Alors que le ferroviaire dans ces territoires est en difficulté, et que les menaces de fermetures de lignes se multiplient, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a d'ailleurs suggéré de transformer les voies abandonnées en tronçons réservés aux véhicules autonomes ou aux vélos. Les défenseurs du rail préféreraient qu'on se penche d'abord sur le rabattement vers les gares dans les zones peu denses afin de rendre son attractivité au train. Un message que de nombreux acteurs essaient de faire passer à Elisabeth Borne, ministre des Transports.

**DES LIGNES DE TRAJETS PARTAGÉS AVEC BORNES**

Mais les collectivités n'ont pas attendu le gouvernement pour imaginer des solutions innovantes. Certaines se sont ainsi lancées avec des acteurs qui en font leur cœur d'activité, comme Ecov. Cette entreprise a développé une solution de covoiturage pour les zones rurales et périurbaines. Elle crée des lignes de covoiturage en implantant des stations, en partenariat avec les collectivités, à la suite d'appels d'offres. La personne souhaitant être transportée



La start-up Ecov a développé, pour les zones rurales et périurbaines, une solution de covoiturage avec implantation de stations sur des lignes prédéfinies.

ECOV

renseigne sa demande sur une borne, qui l'affiche sur des panneaux installés en amont de l'arrêt, afin d'avertir les conducteurs.

Ecov revendique une attente inférieure à dix minutes, le système d'affichage permettant de toucher un grand nombre de conducteurs, contrairement à une application qui ne fonctionne qu'avec ceux l'ayant téléchargée, explique Thomas Matagne, le fondateur de la start-up. Ecov s'est lancée avec le parc naturel du Vexin

(Val-d'Oise) en février 2016. Selon lui, le rôle des collectivités est primordial et le modèle économique en dépend. A ses yeux, le covoiturage dans ces zones doit être abordé comme un service public, qui a l'avantage d'être moins coûteux pour la collectivité que les habituels services de transport à la demande (TAD). Dans la communauté d'agglomération (CA) porte de l'Isère (22 communes, 102 500 hab.), le service a d'ailleurs été déployé après une tentative de répondre aux besoins des usagers par des bus et du TAD qui ont peiné à trouver leur public, et pesaient sur les finances.



L'EXPERT

FRANCISCO LUCIANO, urbaniste spécialisé en mobilité

« Éviter jusqu'à 70% des émissions de CO<sub>2</sub> en zone périurbaine »

« Dans un rapport pour l'association The Shift Project, nous avons conclu qu'il était possible d'éviter jusqu'à 70% des émissions de CO<sub>2</sub> dues à la mobilité en zone périurbaine. Les deux pistes les plus prometteuses sont le vélo et le covoiturage. Le premier a le plus fort potentiel, à condition

de créer des infrastructures cyclables. Ce n'est pas forcément cher, mais implique de réduire l'espace dédié à la voiture, avec un enjeu d'acceptabilité. Le covoiturage va donc probablement plus vite se développer car la bascule des mentalités est moindre. On reste dans une mobilité liée à la voiture. »

UNE SOLUTION PEU COÛTEUSE, SAUF EN PÉDAGOGIE

Denis Longin s'est aussi laissé séduire. Maire de Ranchal (300 hab., Rhône) et vice-président de la COR (CA de l'ouest rhodanien, 34 communes, 50 200 hab.) chargé de la mobilité, il dit avoir été convaincu de l'intérêt « en un quart d'heure ». La mise en œuvre est cependant délicate, note-t-il. Elle requiert de définir les lieux d'implantation des bornes de manière adéquate, et surtout, de mener un important travail de communication et de pédagogie, y compris vis-à-vis des conseillers communautaires, qui peuvent ensuite « prêcher la bonne parole » à leur tour. Depuis son démarrage en octobre, le service, en raison notamment d'une météo peu favorable, tarde à s'imposer. Mais l'élu reste optimiste car il parvient progressivement à convaincre les habitants. Il rappelle que se lancer est peu coûteux et ne nécessite que d'investir dans l'installation des panneaux.



●○○ Le covoiturage est aussi une solution mise en place par le parc naturel régional (PNR) des Grands Causses (93 communes, Aveyron), qui a récemment obtenu un prix du ministère des Transports pour son action en faveur de la mobilité en zone peu dense. En plus du covoiturage, qui doit être programmé en amont, le territoire s'est appuyé sur Rezo pouce, le service d'auto-stop connecté, afin de proposer du transport partagé en temps réel. Florent Tarrisse, le directeur du PNR, admet cependant que la fréquentation est encore «famélique». Le PNR, comme la COR, s'est lancé dans l'autopartage. Le premier mise sur un partenariat avec Citiz et le partage des flottes des collectivités; le second sur un service avec les voitures des habitants entièrement piloté par la CA (qui établit les contrats, supporte l'assurance...). Une dizaine d'habitants s'est inscrite, mais le service convainc plus difficilement que le covoiturage, reconnaît le vice-président de la COR.

#### LES CYCLES POUR RALLIER LA VILLE OU LA GARE

Le parc des Grands Causses a aussi acheté des vélos à assistance électrique (VAE) qu'il prête gratuitement pendant dix jours. Dans la foulée de cette expérimentation, les utilisateurs sont nombreux à acheter leur propre engin. «C'était un test, indique Florent Tarrisse, mais même si ça n'avait pas marché, ça ne nous aurait coûté que dix vélos.» La COR possède également 25 VAE depuis plus de quatre ans, qui sont destinés au rabattement vers les gares TER du territoire. Le résultat est «mitigé», selon Denis Longin, vice-président de la COR. Les vélos sont bien empruntés, mais davantage pour un usage ponctuel, voire touristique. Les habitants continuent d'utiliser leurs véhicules pour rallier la gare. D'autres territoires ont investi dans les infrastructures cyclables. C'est le cas de Parigné-sur-Braye (750 hab., Mayenne) qui s'est ainsi reliée en 2014 à Mayenne (13000 hab.), située à 2 kilomètres en voiture. La liaison, elle, est plus directe et s'étire sur seulement 600 mètres. Résultat: le temps de parcours est désormais le même en voiture qu'à vélo, ce qui a considérablement augmenté la pratique du cycle pour les trajets domicile-travail. Les travaux ont coûté 70000 euros à la collectivité.

Si certaines offres sont donc peu coûteuses, généralement, il faut tout de même dégager un budget non négligeable pour une petite collectivité, sans

## 15 mai

C'est la date limite de pré-dépôt des dossiers auprès de l'Ademe pour l'appel à manifestation d'intérêt pour les territoires d'expérimentations de nouvelles mobilités durables. Les dossiers complets doivent être remis avant le 31 octobre.

### TÉMOIGNAGE

« Il faut se souvenir que le changement d'habitudes prend du temps »



FLORENT TARRISSE, directeur du parc naturel régional des Grands Causses

« L'enjeu est de proposer des solutions de mobilité à ceux qui n'en ont pas et des alternatives à l'auto. En réalité, il s'agit autant d'innovations techniques que sociétales. Il faut accepter de dire: "on tente mais on n'est pas sûr que ça marche". Le problème, c'est que l'on accepte rarement qu'un élu se trompe... Surtout, il ne faut pas laisser tomber au bout de quelques mois parce que ça ne marche pas et se souvenir que le changement d'habitudes prend du temps. Il est nécessaire d'être patient, d'accepter d'éventuels échecs et d'être prêt à se réajuster pour trouver une meilleure approche. Cette démarche demande de l'agilité, un peu d'ingénierie et d'huile de coude, ce qui n'est pas simple. Mais si ces problèmes étaient faciles à gérer, tout serait réglé depuis longtemps. »

assurance de succès immédiat. Et déployer une stratégie de mobilité nécessite d'investir dans une palette de services plutôt que dans un seul outil. La facture peut devenir élevée. Cédric Szabo, de l'AMRF, estime que les pouvoirs publics doivent donc venir en soutien: « Ils ont mis beaucoup d'argent dans les agglomérations, par exemple au travers des appels à projets TCSP [transport collectif en site propre, ndlr], il serait bon qu'il y ait un rééquilibrage. » En attendant un potentiel nouvel appel à projets ciblant les zones peu denses, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé par Elisabeth Borne pour faire émerger des solutions de mobilité. Limité aux territoires de moins de 100 000 habitants, il doit privilégier les initiatives en zone rurales et montagneuses. ● Camille Selosse

## Mobilité

# Les bornes de recharge électrique toujours à la peine

Hors des villes et des grands axes routiers, l'installation des bornes de recharge revient aux collectivités et se fait actuellement à perte.

**F**avoriser le développement des véhicules propres: c'est l'un des volets du plan gouvernemental présenté le 20 juillet. Mais à ce jour, seuls 2% des voitures vendues en France sont électriques. L'objectif est donc de multiplier par cinq cette part d'ici à 2022. Pour ce faire, l'Etat mise sur le système de bonus-malus et les primes à la conversion. Toutefois, au-delà du prix d'achat, c'est souvent la problématique de la recharge qui freine les acheteurs.

«C'est l'histoire de l'œuf et de la poule, compare Bruno Vaslin, consultant sur les transports. Comme les Français ne sont pas encore largement équipés en voitures électriques, personne ne veut se lancer dans l'installation massive de bornes de recharge. Et comme celles-ci ne sont pas assez nombreuses, les Français hésitent à franchir le pas.» Environ 25000 bornes existent. Les grands axes rou-



T. DAVID / MAXPPP

Selon certains élus, si la question des bornes de recharge est laissée aux opérateurs privés, celles-ci ne se concentreront qu'en ville, comme ici, à Bordeaux.

tiers ont été équipés par des acteurs privés, notamment le réseau autoroutier dans le cadre du programme Corridor. Cofinancé par l'Union européenne, il a été porté par Sodetrel, filiale d'EDF, en partenariat avec des constructeurs automobiles.

### RISQUE DE ZONES BLANCHES

De nombreuses bornes ont aussi émergé dans les métropoles, souvent en lien avec les services d'autopartage comme

ceux du groupe Bolloré. Mais ce développement a vite laissé de côté des territoires entiers. Pour Alain Leboeuf, président du Sydev, le Syndicat départemental d'énergie et d'équipement de la Vendée, le constat

est simple: «Si l'on laisse cette question aux opérateurs privés, les bornes de recharge vont se concentrer dans les villes. Car en zone rurale, elles ne sont pas rentables. Le risque est

d'aboutir à des zones blanches, comme pour la téléphonie». Les collectivités ont donc lancé des plans de déploiement, généralement au travers des syndicats d'électricité. C'est ainsi qu'aujourd'hui, ces bornes représentent 58% du parc total.

### COORDINATION DES RÉGIONS

Nombreux sont cependant les élus encore réticents, comme l'explique Jean-Luc Davy, président du SIEML, le Syndicat intercommunal d'énergies de Maine-et-Loire: «Il y a des financements apportés par l'Ademe, mais ces plans se font majoritairement sur les fonds propres des collectivités. Ces équipements seront un jour à l'équilibre financier, mais pour l'heure on en est loin. Il

**«Ces équipements seront un jour à l'équilibre financier, mais, pour l'heure, on en est loin.»**

Jean-Luc Davy, président du SIEML

faut donc convaincre les élus de déployer des bornes, qui sont pour l'instant peu utilisées. C'est difficile...»

En Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine, par exemple, des territoires se sont lancés, parfois sans se concerter. Les régions ont donc décidé de jouer un rôle de coordinateur, «afin d'assurer un maillage équilibré et l'interopérabilité des systèmes», assure un agent de la région Pays de la Loire. «Nous ne sommes pas dans une course à la recharge ultrarapide. La priorité est en premier lieu d'avoir des bornes», ajoute-il, tandis que les constructeurs valorisent déjà ces technologies...●

Camille Selosse

## Le gâchis du réseau Autolib'

**A Paris, le réseau des bornes de recharge s'appuyait en partie sur le réseau Autolib'.** Sauf que depuis l'arrêt du service le 31 juillet, ses 3 200 bornes sont à l'abandon. Interrogés, les nouveaux opérateurs d'autopartage électrique qui se lancent sur le marché parisien, tel Moov'in, ne comptent pas les utiliser, quitte à gérer eux-mêmes le rabattement des véhicules stationnés en voirie vers des bornes dans

des parkings. Car les bornes Autolib' fonctionnent grâce à un logiciel, propriété du groupe Bolloré, et rendu caduc par l'arrêt du service. Ces équipements ont pourtant été facturés aux collectivités, mais il faudrait changer le logiciel pour les réutiliser, ce qui prendrait un certain temps. En attendant, l'état des bornes va se détériorer au point que celles-ci risquent fort d'occuper les trottoirs, sans jamais resservir.

## Organiser du « court-voiturage »

En zone rurale ou péri-urbaine, l'insuffisance de l'offre de transports en commun nécessite de trouver des moyens de déplacement collectifs complémentaires. La création d'un réseau de « court-voiturage » facilite les déplacements de proximité avec davantage de flexibilité que les autres modes de transport et pour un coût inférieur.

Le covoiturage a construit son succès sur les trajets longue distance, souvent plusieurs centaines de kilomètres, pour relier une ville à une autre. En partageant les frais en échange de l'occupation d'une ou de plusieurs places dans la voiture d'un particulier, le covoiturage est le mode de transport le moins onéreux et le plus flexible pour ce type de parcours. **Le court-voiturage reprend ces principes pour les appliquer à des trajets locaux.** Des start-ups (Karos, Klaxit, Idrvroom...) proposent de tels services aux entreprises et aux collectivités locales en tant qu'employeurs, pour mutualiser les trajets domicile/travail de leur personnel. **Une nouvelle offre émerge désormais à destination des communes qui souhaitent mettre en relation les conducteurs et les usagers ayant besoin de se déplacer sur leur territoire : le court-voiturage.**

### Confronter l'offre et la demande de déplacement

Le court-voiturage remet au goût du jour la pratique ancienne de l'auto-stop en la structurant selon des lignes définies à l'avance, comme pour le bus ou le tramway. La commune de **Moissac** (12 980 habitants, Tarn-et-Garonne) a été l'une des pionnières, en 2010, en faisant appel aux services de « Rézo Pouce ». Cette association, devenue une coopérative (SCIC) a déployé **une vingtaine de panneaux sur le territoire communal. Ceux-ci signalent aux habitants où se placer pour être pris en stop par un automobiliste, selon leur destination.** En outre, Rézo Pouce propose une application destinée aux conducteurs comme aux passagers, pour confronter en temps réel l'offre et la demande de déplacement. L'objectif étant de **les mettre en relation presque immédiatement, sans avoir à réserver**, à la différence du co-voiturage longue distance. Ainsi, un conducteur peut proposer de prendre des passagers jusqu'à trois minutes avant son arrivée à une station. Le service est gratuit pour les utilisateurs, mais il a un coût pour Moissac de 3 000 € par an.

**Notre conseil :** selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), la première condition du succès d'un service de court-voiturage est l'animation destinée à le faire connaître aux habitants; le nombre de participants conditionnant la qualité du service.

### Fiabiliser les trajets

Contrairement à l'auto-stop, dont le fonctionnement est aléatoire, les services de court-voiturage cherchent à offrir

aux usagers un niveau de qualité proche de celui des transports en commun. Ainsi, « **Ecov** » propose de **véritables stations intégrant du mobilier urbain, une borne permettant à l'utilisateur de choisir le trajet** qu'il souhaite effectuer et de se signaler via une application mobile, un site internet et un panneau lumineux placé en amont de la station. Le demandeur obtient également une estimation de son temps d'attente, calculée par le logiciel d'Ecov qui croise des données géographiques, de trafic, etc. Selon leur taille, l'investissement dans de telles stations représente entre 3 000 et 50 000 € (hors génie civil), auxquels s'ajoutent des frais de fonctionnement annuels (licence, abonnement au service, maintenance) d'environ 15 %. Pour son **réseau de six stations, Venelles** (8 580 habitants, Bouches-du-Rhône) a consacré un budget de 44 000 € sur trois ans (subventionnés à 60 % par le conseil départemental et la métropole Aix-Marseille-Provence), intégrant l'investissement et les frais de fonctionnement (qui comprennent une prestation optionnelle d'accompagnement des usagers grâce à une hotline). Cette commune dispose pourtant de transports en commun réguliers ainsi que d'un service de transport à la demande (TAD). Cependant, **le court-voiturage vient compléter cette offre en étant plus efficace pour les petits déplacements de la vie quotidienne, autour du centre-ville** (alors que le TAD implique de réserver son trajet à l'avance).

**Notre conseil :** une station de co-voiturage nécessite un emplacement permettant aux conducteurs de s'arrêter. Il convient de rassurer les riverains craignant le développement de parkings ou de stationnements anarchiques à proximité : étant piétons, les utilisateurs n'utilisent aucun véhicule pour se rendre à la station la plus proche.

### Rassurer les utilisateurs

La pratique de l'auto-stop est parfois perçue comme dangereuse pour les conducteurs comme pour les auto-stoppeurs. **Les services de court-voiturage prévoient donc un processus d'inscription des deux parties prenantes.** Selon les opérateurs, il peut se matérialiser par un macaron sur le pare-brise, par une carte individuelle avec photographie, par un livret... **Grâce à son application, Ecov propose un service de vérification de la plaque d'immatriculation des véhicules ainsi que le suivi par géolocalisation, à la demande.** Cette inscription des participants au service de court-voiturage permet également aux communes qui le souhaitent de faire payer les bénéficiaires de ce transport et d'indemniser, en retour, les conducteurs. ■

## “Petites lignes” : le débat continue en coulisse



Écarté du champ de la réforme ferroviaire, le dossier des “petites lignes” suit son propre tempo. Progressivement, différentes réflexions ont été lancées. Quant au débat sur le transfert de ces lignes aux régions, il est réapparu au détour d’un document de travail de la LOM. Avant que la mesure soit retoquée par le cabinet d’Elisabeth Borne.

Depuis que le rapport Spinetta a préconisé de faire un diagnostic socio-économique des 9000 kilomètres de réseau capillaire (les lignes classées UIC 7 à 9) et posé la question de leur maintien, les élus suivent le sujet avec grande attention. Et la réponse du Premier ministre Edouard Philippe assurant qu’on ne déciderait pas de fermetures depuis Paris ne les a pas vraiment rassurés. Ils en sont tous convaincus : cette formulation signifie que le gouvernement envisage de transférer ces lignes aux régions, déjà appelées à financer les investissements via les contrats de plan État-régions (CPER). Depuis, la ministre des Transports Elisabeth Borne n’a eu de cesse de démentir, qualifiant même cette hypothèse de “fake news”.

### Faciliter le transfert via la LOM ?

Pourtant, cette mesure s’est retrouvée dans une version de la LOM (Loi d’orientation des mobilités) que nous nous sommes procurée. C’est l’article 33 de ce document daté de début mai qui se charge de remettre une pièce dans la machine, avec pour titre “*Étendre le champ de transfert des « petites lignes » aux collectivités territoriales*”.

Jusqu’à présent, le code général de la propriété des personnes publiques autorise le transfert de propriété d’infrastructures ferroviaires vers des collectivités dans des conditions très restrictives. Les lignes potentiellement concernées doivent être séparées du reste du réseau ferré national, ou ne pas avoir été utilisées pour du transport de personnes depuis plus de 5 ans.

L’article 33 élimine ces restrictions. Il prévoit simplement que ces transferts “*concernent uniquement des lignes d’intérêt régional. Ils sont soumis à l’approbation du ministre en charge des transports, qui se prononce notamment au regard des besoins liés à la politique nationale en matière de transports, de la nécessité de maintenir la cohérence d’ensemble du réseau ferré national [...] et des besoins en matière de défense*”.

### Une mesure supprimée par le cabinet

Ce document de travail émane des services du ministère. Contactés, les connaisseurs du dossier en régions se montrent particulièrement surpris, y compris ceux qui soutiennent la mesure, alors que la ministre n’a eu de cesse de démentir cette intention. Interrogé, sur ce changement de pied, le cabinet d’Elisabeth Borne répond que cette version du texte n’était qu’un document de travail, n’est plus d’actualité et que la mesure est supprimée. L’entourage de la ministre justifie les intentions des auteurs de l’article : il avait pour but de répondre à une demande de certaines collectivités, qui se sont montrées prêtes à reprendre certaines lignes. Mais depuis, le débat parlementaire sur la réforme ferroviaire est passé par là.

# Un rapport parlementaire commandé sur l'état des lignes ...

Bien que le dossier "petites lignes" n'ait pas été au menu de la réforme ferroviaire, il s'est invité à maintes reprises dans les débats, à l'Assemblée comme au Sénat. Et progressivement, une méthode de travail s'est précisée.

Pressé par les élus de tous bords, le gouvernement, par le biais d'un amendement porté par le rapporteur à l'Assemblée, a finalement acté la rédaction d'un rapport afin de faire la lumière sur l'état de ces lignes dans un délai d'un an après la promulgation de la loi.

Lors du débat au Sénat, une précision relative à l'objectif a été ajoutée : cette évaluation sera menée "en vue d'établir une classification actualisée au regard de l'état des infrastructures, du nombre de circulations et de voyageurs empruntant chaque ligne, de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices et en tenant compte des variations saisonnières de fréquentation". Autrement dit, il s'agira de mieux prendre en compte l'hétérogénéité de ce réseau 7 à 9 qui voit parfois passer un grand nombre de voyageurs et peut jouer un rôle indispensable dans certains territoires.

## ... et un autre en préparation chez SNCF Réseau

Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau, confirme que le gestionnaire d'infrastructures a déjà commencé à travailler sur cet état des lieux afin de fournir des premiers éléments pour fin juillet.

Dans le même temps, un travail a été engagé sur la réglementation en matière de maintenance. Lors d'un échange avec l'Association des journalistes des transports et des mobilités le 28 mai, Elisabeth Borne a confirmé son intérêt pour cette réflexion, demandée par les régions : "*Il s'agit de mener une réflexion sur les standards afin de ne pas faire de la surqualité et ne pas forcément avoir un référentiel homogène*". L'objectif est de donner davantage de marges de manœuvre et donc d'air financier pour la réalisation de travaux sur le réseau capillaire.

## Attendre la fin des réflexions pour se prononcer

Ces deux volets, état des lieux et réflexion sur les standards, sont menés en lien étroit avec les régions. Tant que ce processus n'est pas achevé, le sujet du transfert n'est pas à l'ordre du jour de la LOM. C'est seulement à l'aune de ce travail que la nécessité d'une telle mesure pourrait être à nouveau examinée avec les régions précise le cabinet d'Elisabeth Borne. Autrement dit, la porte n'est pas complètement fermée.

Focus

## Maîtrise d'ouvrage : Elisabeth Borne prête à déléguer aux régions

Lors du débat sur le pacte ferroviaire au Sénat, Elisabeth Borne ne s'est pas non plus frontalement opposée à une demande de certaines régions de récupérer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'entretien des petites lignes, afin d'avoir la possibilité de recourir à une entreprise autre que SNCF Réseau pour ces travaux.

Un amendement du sénateur Jean-François Longeot a porté cette revendication au sein du Palais du Luxembourg. La ministre des Transports a estimé que "dans certains cas, la délégation de maîtrise d'ouvrage est appropriée, par exemple pour des travaux sur des lignes fermées avec peu d'interfaces avec l'exploitation du reste du réseau ; et dans d'autres, elle l'est moins, par exemple quand on a une forte imbrication avec l'exploitation ou encore avec d'autres projets".

Elle a renvoyé à un travail avec Régions de France "pour préciser les modalités de délégation de maîtrise d'ouvrage. (...) J'ai proposé au président de cette institution (Hervé Morin, NDLR) que l'on approfondisse ce sujet afin qu'il soit traité dans les ordonnances", a-t-elle indiqué. Sur cette question explosive (les syndicats cheminots devraient peu goûter l'idée), rendez-vous est donc aussi pris dans les prochains mois. On n'a pas fini de parler des "petites lignes"

...

POUILLY-EN-AUXOIS ASSOCIATION

# La Ronde du Pays d'Auxois souhaite que le transport sur le territoire soit amélioré

« La Ronde du Pays d'Auxois est mobilisée afin de préserver la qualité de vie. » C'est le constat qui a été dressé lors de la réunion annuelle des bénévoles de l'association. Explications

La Ronde du Pays d'Auxois est une association locale dont l'objectif principal est l'amélioration du cadre de vie du territoire rural. Réunis en assemblée générale, fin décembre, à l'espace Patriarche, les adhérents ont déclaré être notamment concentrés sur la problématique de la mobilité des habitants du canton de Pouilly-en-Auxois. Sur ce sujet, leur président, Jean-Louis Carlin, s'est dit « mobilisé sur tout ce qui peut impacter la préservation du cadre de vie du territoire [...]. Ramassage scolaire, liaison vers Beaune via Bligny-sur-Ouche, ou encore transport à la demande des personnes âgées pour des-



■ « Une meilleure gestion du ramassage scolaire participera à l'amélioration de notre cadre de vie », a déclaré Jean-Louis Carlin, président de l'association. Photo Xavier DUMESNIL

servir les commerces de la périphérie pollienne, les pistes de réflexion et les solutions sont nombreuses ». Représentant également la municipalité, Yves Courtot,

président de la communauté de communes Auxois Sud (CCAS), a apporté son soutien à ce combat dont les bénévoles entendent interpeller les autorités compétentes

(le Département et la Région). L'élu de la collectivité territoriale a confirmé, par exemple, que la réalisation d'un abribus a été prise en compte dans le futur aména-

gement de la place de la Libération.

L'association a ensuite présenté un vaste plan d'action où l'évolution de l'éolien, l'installation de la fibre optique et l'accès à Internet occupent une place prépondérante de leur mobilisation, tout comme le suivi de la qualité de l'eau potable, la gestion des ordures ménagères, la préservation des réservoirs du canal de Bourgogne, ou l'agencement de la véloroute en macadam.

## Contre les nouveaux compteurs électriques

Quant à l'arrivée programmée des compteurs électriques Linky, d'une même voix, les adhérents ont confirmé que « le collectif est à disposition de la population pour une information sur le fonctionnement des compteurs mis en place par Engie. Nous sommes prêts à agir pour évoquer les bien-fondés ou démontrer les inconvénients d'une telle installation ».

## BATAILLE DU RAIL : LES PETITES LIGNES EN SURSIS

À rebours du rapport Spinetta, le gouvernement ne semble pas prêt à fermer les petites lignes du chemin de fer. Mais ces dernières seront-elles vraiment épargnées ?

Pour Édouard Philippe, le Premier ministre, la situation de la SNCF est « alarmante pour ne pas dire intenable ». Aux 46 milliards d'euros de dette accumulés par la compagnie, s'ajoutent 3 milliards chaque année, pointe le rapport Spinetta, qui aiguille les orientations du gouvernement pour les grandes lignes. Pour les petites, c'est une autre affaire. « Je ne suivrai pas [ses recommandations] sur ce point, a affirmé l'ex-maire du Havre. On ne décide pas la fermeture de 9000 kilomètres de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables. Le rail est au cœur de la stratégie des régions pour le développement des mobilités. »

### L'inquiétude des territoires

Ancien PDG d'Air-France, Jean-Cyril Spinetta plaide pour la disparition des « lignes de dessertes fines du territoire (catégories UIC 7 à 9) » qui représentent « près de 45 % du réseau pour moins de 2 % des voyageurs-km ».



C'est un sursis mais ça ne changera rien au résultat final.

Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports

D'après ses calculs, « l'État et les régions consacrent plus de 2 milliards par an à des lignes qui ne supportent que 2 % des trafics ». D'où une conclusion cinglante : « Cette spécificité française explique en partie le coût du système pour les finances publiques : sur les 10,5 milliards d'euros de contributions publiques annuelles au système ferroviaire français, 17 % sont consacrés à la partie la moins circulée du réseau. » Le long de celle-ci, on craint naturellement de ne plus voir passer le train.

« Tous les élus des petites communes sont très inquiets car ils disposent de moins en moins de services, relaye Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Les administrations se regroupant dans les centres urbains, on ne trouve plus de quoi alimenter la vie quotidienne ailleurs. Le transport y est donc très important. » Dans un communiqué, l'Association des maires de France (AMF) a tenu à rappeler que « ces lignes pour lesquelles l'État et les régions ont engagé à juste titre des investissements importants [...] assurent aujourd'hui un service public régulier et quotidien dans l'intérêt des habitants et des territoires concernés. » Sans compter que, les petits ruisseaux faisant les grandes rivières, « au moins 20 % des usagers prennent un TER pendant leur voyage », pointe Jean Sivardière. Édouard Philippe a, semble-t-il, entendu le message.

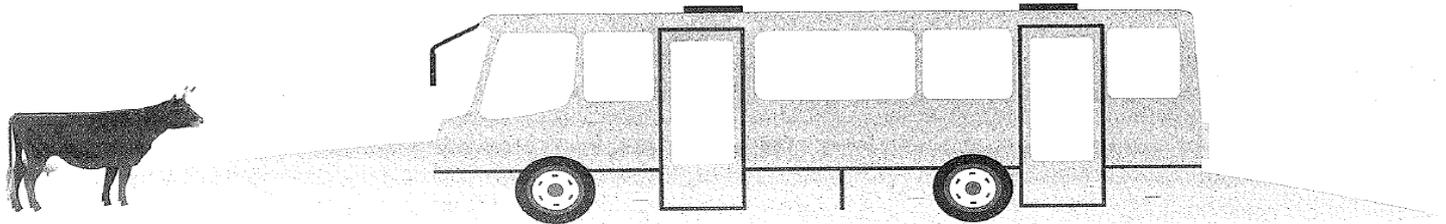
### L'ouverture à la concurrence

Mais les petites lignes seront-elles pour autant sauvées ? « Les fermetures pourraient être décidées – voire encouragées – à une autre échelle », déplore l'AMF. Jean-Cyril Spinetta propose en effet d'augmenter le coût de la redevance du TER. Cela reviendrait à « pousser les régions à fermer des lignes tout en rejetant sur elles la responsabilité – et l'impopularité – de la décision », juge l'AMF. Jean Sivardière ne dit pas autre chose : « C'est un sursis mais ça ne changera rien au résultat final. On peut s'attendre à des fermetures massives. » À moins que l'ouverture à la concurrence entraîne une baisse des coûts conséquente. En effet, si le vice-président de la FNAUT regrette que le rapport Spinetta ne fasse état d'aucune « préoccupation d'aménagement du territoire », il le rejoint sur l'opportunité de mettre en place « une concurrence régulée, en délégation de service public ». Le 30 mars dernier, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a assuré que « les entreprises ferroviaires disposeront d'un libre choix d'accès à l'infrastructure à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ». Les régions engageront ce processus entre décembre 2019 et décembre 2023. Certaines s'impatientent. Mais aucune n'est prête à lâcher les petites lignes en rase campagne.

Servan Le Janne



# DOSSIER LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL



## L'émergence de solutions sur-mesure

Pour lutter contre l'exclusion, les acteurs locaux des transports publics doivent s'adapter et trouver des moyens pour aller à la rencontre des habitants, surtout les plus marginalisés.

Dans la foulée d'une étude « Bien mobile pour que le dernier kilomètre devienne le premier », confiée à Brie'Nov et en cours de finalisation, l'Association des maires ruraux de France (AMRF) expérimenterait prochainement une plateforme sur la mobilité en milieu rural dédiée à des solutions originales. Pour l'AMRF, la mobilité doit se travailler selon quatre axes : démocratie, territorialité, numérique et environnement.

### Rabattre vers les gares

Les transports en commun sont souvent le parent pauvre en milieu rural. La priorité est accordée au ferroviaire et aux TER... Suite à un appel à projets national, Brie'Nov et le pays de Fontainebleau travaillent donc par exemple sur le nouveau rôle des gares dans le cadre des restructurations nécessaires. « Peut-on y inventer d'autres services de mobilité : stockage, parking de bicyclettes, tiers-lieux pour le télétravail, etc. ? », interroge Didier Galet, auteur de l'étude précitée et président de Brie'Nov. La communauté de l'Ouest Rhodanien (Rhône, 50 162 habitants) possède, quant à elle, encore cinq gares dont deux assez dyna-

miques (Tarare et Amplepuis avec un train par heure). « L'objectif est d'attirer les habitants vers ces gares pour éviter les bouchons dans l'agglomération lyonnaise, explique Denis Longin, vice-président en charge de la mobilité. Le transport à la demande mis en place par la communauté de l'Ouest Rhodanien à partir de 2015 rabat ainsi un usager sur cinq ». Par contre, les vélos à assistance électrique (VAE) mis à disposition dans les gares d'Amplepuis et de Lamure-sur-Azergues ne sont pas utilisés comme prévu pour aller à la gare et en revenir, matin et soir. « À Lamure, c'est plutôt pour le tourisme ou le dépannage à la journée ou à la semaine. À Amplepuis, on teste le VAE en longue durée... ce qui fatigue les batteries », note Denis Longin qui annonce une réflexion en cours pour modifier le système.

### Le défi du « porte à porte »

« L'usage des nouvelles technologies et la diversification des modes de déplacement nous obligent plus que jamais à réfléchir à la complémentarité des modes », indique Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy (Haute-Savoie, 52 029 ha-

## Une des solutions à la mobilité : moins de mobilité !

La mobilité en milieu rural coûte très cher, à l'habitant ou à la collectivité le cas échéant. Avant de la favoriser, à l'AMRF, on pense qu'il faut la rendre moins nécessaire. Immanquablement, les regroupements de services (pôles scolaires, maisons de santé, hôtels et pépinières d'entreprises, commerces ou pôles multi-services, commerces, services publics...) limitent les besoins en matière de mobilité. Mieux, ils permettront de rendre de plus en plus de services à distance (visioconférences, entretiens ou suivi médical, etc.). Au Pays de Combraille en

Marche (Creuse, 28 935 habitants), la Station des services publics proposera une classique Maison de services au public, des informations touristiques, mais aussi un réseau de mobilité (covoiturage et livraison de colis), l'ensemble regroupé dans un même lieu. Des territoires ruraux (Cantal, Orne, Seine-et-Marne notamment) ont aussi fortement développé de tiers-lieux publics dédiés au télétravail, évitant de fait à un certain nombre de salariés de longues et coûteuses migrations pendulaires. **MDM**

F.V.

## Un exemple de mobilité en Corrèze

La Fédération Ecosyst'M, associée à SNCF Mobilités Limousin, promeut le covoiturage de voisinage sur des trajets de proximité, en secteurs non desservis par des transports collectifs. Ayen (Corrèze, 726 habitants) expérimente ce dispositif depuis 2014 et, en avril dernier, sept autres communes du département ont délibéré favorablement pour l'élargir à leurs territoires. Quel en est le principe ? « C'est la Maison de services au public (organisme municipal) qui fait signer une charte au conducteur sur présentation du permis de conduire, donne un macaron de reconnaissance et assure ensuite la mise en relation entre covoitureur et covoituré, explique Jérôme Perdrix, adjoint au maire d'Ayen. Ce système très simple est même utilisé par des personnes de 90 ans. Les trajets pour aller à la gare, à Brive ou à des rendez-vous médicaux sont

plébiscités ». Le passager paie des carnets de fichets kilométriques pour un coût presque symbolique, soit six centimes par kilomètre. Le conducteur échange ensuite ces fichets kilométriques contre de la monnaie locale, utilisable dans des commerces ou des services de proximité. Le chauffeur ne récupère en fait que l'équivalent de cinq centimes en monnaie locale, le centime résiduel permettant de financer une partie du fonctionnement. Par ailleurs, la communauté d'agglomération du Bassin de Brive subventionne la mairie d'Ayen. Celle-ci, à son tour, alloue 12 500 euros au collectif « Le Durable à son village », l'association locale porteuse du label Ecosyst'M, qui assure plusieurs tâches à ce titre. Grâce à ce système, cinquante conducteurs ont assuré plus de 8 000 kilomètres en covoiturage en 2015. **UDM** C.B.



↑ Le transport à la demande est assuré par des professionnels. Ici, à la communauté de communes du Pays de Murat.

bitants), également président du GIE « Objectif transport public ». La région Auvergne - Rhône-Alpes a, par exemple, lancé un calculateur d'itinéraire (sur [www.oura.com](http://www.oura.com)) qui permet d'établir un parcours point par point, en combinant plusieurs réseaux (train, métro, tram, bus, car, transport scolaire). Sur [www.idpass.sncf.com](http://www.idpass.sncf.com), la SNCF cherche également à promouvoir une application mobile autour des villes, qui intègre de l'auto-partage, du vélo en libre-service, des taxis et la localisation de parkings de proximité.

### Trouver le curseur pour le transport à la demande

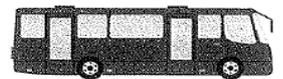
En différents endroits, le transport scolaire est utilisé dans la limite des places disponibles. À la communauté de communes du Pays de Murat (Cantal, 5 396 habitants), on se penche sur la question. Mais la mobilité en milieu rural ne concerne pas que le travail. En effet, si en France trois déplacements locaux s'effectuent en semaine du domicile au travail, sept sur dix se font pour les courses, les vacances, les loisirs... C'est pourquoi certains départements

ou intercommunalités ont mis en place du transport à la demande. Généralement, la collectivité sélectionne pour une durée de trois ans un transporteur par marché public (taxi souvent) qui utilisera des véhicules de 4/5 ou 9/10 places, soit tous les jours comme à la communauté de l'Ouest Rhodanien, soit deux fois par semaine comme au Pays de Murat, le mercredi matin et le vendredi matin, jours de marché. L'usager s'inscrit par le biais de sa mairie, reçoit une carte d'abonnement, prévient la veille au soir au plus tard et paye ses tickets pour un prix modique, le reste étant pris en charge par la collectivité. Il peut être emmené et ramené soit à son domicile (personnes âgées ou à mobilité réduite), soit à un point de rassemblement. Plusieurs points de dépose sont possibles et leur nature peut varier : point de rabattement (gare SNCF, gare routière, etc.), pôle de proximité (courses, activités associatives, rendez-vous santé, etc.).

### Covoiturage et auto-partage se renouvellent

De nombreux départements, parfois des intercommunalités ou des régions comme Auvergne - Rhône-Alpes, ont développé le covoiturage via des sites Internet et des aires dédiées. Comme les sites privés type BlaBlaCar, cela fonctionne bien pour les grandes distances ou les trajets domicile-travail. Mais le covoiturage se révèle plus compliqué pour de petits trajets. Dans le Pays Nivernais - Morvan (Nièvre, 33 967 habitants), la plateforme « Faire compagnie » sensibilise à l'attention portée à son voisin, qui pourra demander de l'aide pour une coupe de bois, un cours de maths pour son enfant, etc. « On a rajouté du covoiturage : les personnes âgées par exemple demanderont qu'on les conduise au marché tel jour », explique Anne Algre-Georges, directrice du Pays.

D'autres solutions se profilent, à l'image de l'auto-partage qui fonctionne aussi en milieu rural. Ainsi à Tinchebray (Orne, 5 052 habitants), la mairie a acheté deux véhicules électriques qu'elle met à disposition en location sur la place du village : « Nous avons une liste



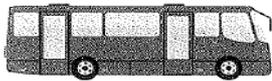
Témoignage

Anne Algret-Georges, directrice du Pays Nivernais – Morvan

« Les élus souhaitent développer la plateforme mobilité au-delà des publics jeunes et en insertion dans le cadre du redéploiement des compétences. En effet, on est devenu Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) (ndlr : statut rendu possible aux pays depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014). Ceci nous permet de prendre des compétences exercées par la région, le département et le bloc communal, pour devenir opérateur de transport. L'idée est de répondre



aux besoins en mobilité de proximité, en complémentarité des compétences du Conseil régional : transport à la demande, plateforme mobilité. Aujourd'hui, nous entrons en discussion avec la région (ndlr : qui peut dire non) et le département (qui peut aussi demander à être opérateur de transport) pour consolider un partenariat, avec un financement pluriannuel qui nous éviterait d'être dans l'expérimentation permanente ». **UDM** F.V.



d'attente et achèterons donc prochainement deux nouveaux véhicules », se félicite le maire, Jérôme Nury. La communauté de l'Ouest Rhodanien postule, quant à elle, avec l'agglomération de Clermont-Ferrand pour un système renouvelé d'auto-partage où propriétaires de véhicules et locataires potentiels seraient mis en relation.

À la communauté de l'Ouest Rhodanien, on veut également tester un système d'auto-stop amélioré. À la place du traditionnel panneau, l'auto-stoppeur inscrit sur Internet auprès d'une société s'identifie sur une borne sur site avec panneau lumineux et mentionne la destination désirée. Il paie une somme modique à la société, le conducteur pouvant se faire rembourser s'il le souhaite. Surtout, ce dernier est rassuré par le fait que l'auto-stoppeur est identifié, et contrairement au covoiturage, il n'a pas besoin de s'inscrire.

**Des mobilités inclusives**

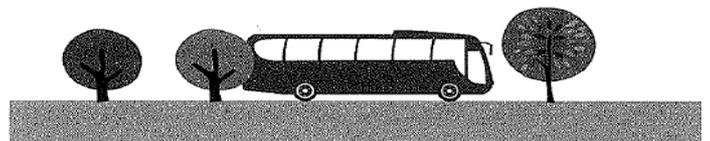
La mobilité touche aussi des publics spécifiques. Quand il n'y a pas assez de demandes pour qu'existe une ligne de transport à la demande, on peut proposer, comme au Pays Nivernais – Morvan, l'achat de chéquiers transports permettant, par exemple, à des personnes âgées, via les communes ou les CCAS, d'utiliser ponctuellement un taxi financé en partie par le Pays. Des dispositifs de collectivités favorisent aussi la mobilité des jeunes en recherche d'emploi et des personnes en difficulté : Mobil'Emploi en Bas-Rhin, Mobil'Emploi dans l'Allier ou dans une partie d'Auvergne - Rhône-Alpes (Savoie, Haute-Savoie, Isère et Ain). L'association Mobil'Emploi accompagne aussi, en partie en milieu rural, 250 personnes par an avec son auto-école associative favorisant l'insertion professionnelle. Le transport collectif à la demande pour une mobilité liée à l'emploi, à la formation ou à l'insertion bénéficie à 230 personnes par an (2 000 trajets). Enfin, voitures ou scooters ont été loués à 350 personnes en 2015 (21 000 jours), permettant notamment à de jeunes travailleurs sans voiture de rejoindre leur lieu de travail. Tous ces services sont proposés à prix préférentiel. « Les départements, dans le cadre de leur compétence insertion, et la région, avec sa compétence emploi et formation, soutiennent fortement Mobil'Emploi, explique le directeur David Gibergues, le bloc

communal mettant le plus souvent des locaux à disposition. » Dans le pays Nivernais – Morvan, où le transport à la demande et la location de véhicules liés à une mobilité inclusive ont aussi été mis en place, la mission locale a créé depuis dix ans une plateforme de mobilité dont le but est d'informer les jeunes sur la meilleure façon de se déplacer (150 demandes par an).

Hors vacances, le transport des scolaires vers un centre aéré n'est pas toujours aisé. Dans le pays de Murat, un service gratuit de transports des enfants fonctionne depuis 2006 : « La fréquentation du centre de loisirs a augmenté de 40 % dès l'année de lancement ; il y avait donc un besoin », assure Bernard Delcros, président de la communauté de communes du Pays de Murat. Le service assuré par un prestataire (taxi ou mini-bus) coûte 6 000 euros par an. Les familles qui peuvent amener leur enfant ne profitent pas pour autant du système, selon le président. Les écoles sont, de leur côté, subventionnées par la communauté de communes à hauteur de 80 % et dans la limite de 2 000 euros pour leurs déplacements pour activités (piscine, ski, spectacle, cinéma, visite du centre de tri, etc.). « Le problème n'est pas en effet le coût de l'équipement, mais celui du transport », précise Bernard Delcros.

Le tourisme est aussi concerné. Ainsi, sélectionnée territoire à énergie positive, la communauté de communes du Pays de Murat mettra à disposition des touristes et habitants 30 VAE financés à 80 % par le ministère de l'Écologie et gérés par un professionnel. Elle offre aussi aux skieurs un bus des neiges pendant les semaines de vacances hivernales, matin, midi et soir, avec quatre arrêts. Objectif ? Désengorger la station de Super Lioran. Coût ? 10 000 euros financés à 50 % par le conseil départemental du Cantal. La communauté de communes projette enfin de mettre en place un transport à la demande dans le cadre d'une offre « Territoire pleine nature ». De multiples réponses existent donc déjà... **UDM**

Frédéric Ville



# Des transports publics en mal de financement

Baisse des dotations de l'État, libéralisation des transports par autocars, abandon de l'écotaxe : le secteur subit une mauvaise spirale où l'offre baisse par manque de financement...



Le Salon européen de la mobilité, organisé du 14 au 16 juin à Paris Expo, servira de cadre au congrès de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et du Groupement des autorités responsables de transport (GART). Ces deux structures en profiteront pour réitérer leur message lancé en octobre dernier à Lyon lors des Rencontres nationales du transport public. Jean-Pierre Farandou, président de l'UTP, avait déclaré :

« Ce secteur subit le début d'une mauvaise spirale où l'offre baisse parce que les autorités organisatrices et les collectivités locales n'arrivent pas à la financer. »

## Comment augmenter les recettes ?

L'UTP a publié un document constatant une dégradation alarmante de la recette par voyage dans le transport public urbain de province, passée de 54 centimes

## Témoignage

### Cédric Szabo, directeur de l'AMRF

« Dans le monde rural, 95 % des déplacements s'effectuent encore en voitures individuelles. La mobilité en milieu rural y reste un enjeu majeur, mais sur lequel on manque de données et d'ingénierie publique. Clairement, l'État et les grands opérateurs de transport consacrent moins d'étude et d'investissement aux territoires ruraux qu'aux espaces urbains. Les élus assistent à la disparition progressive des gares et des stations-service rurales alors que, dans le même temps, les nouveaux outils développés n'ont qu'un impact marginal sur les campagnes : c'est vrai par exemple pour la création des « cars Macron ». Pas mal

de territoires isolés ont essayé le transport à la demande, mais un élu de ces zones bénéficie de deux à cinq fois moins de dotations publiques qu'un élu urbain engagé dans cette même problématique. Du coup, les collectivités en restreignent souvent l'accès aux seules catégories de population les plus défavorisées (personnes très âgées, chômeurs...). J'estime cependant que certains outils nouveaux mériteraient d'être aussi testés à la campagne. L'AMRF a aussi interpellé la société BlaBlaCar, pour réfléchir à une application mobile qui pourrait mieux s'adapter aux déplacements de proximité. » **UDM** C.B.

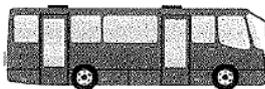
## Le transport à la demande en chiffres

À la communauté de communes du Pays de Murat (Cantal, 5 396 habitants) :

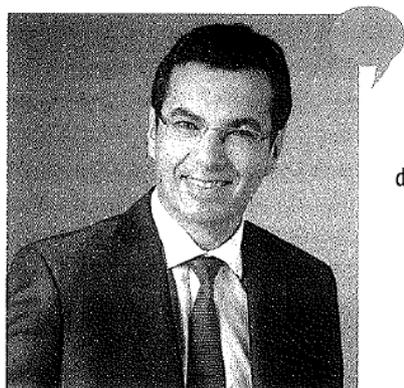
- 13 communes, 150 hameaux.
- 8 circuits deux fois par semaine (fréquence bientôt revue à la hausse) par mini-bus ou taxi : un vers Neussargues, un vers Murat.
- Prix aller-retour : 5 euros quelque soit la distance.
- 700 tickets (80 personnes) par an.
- Coût total : 12 000 euros dont 25 % financés par les usagers, 15 % environ par le conseil départemental, le reste par l'intercommunalité. **UDM**

## Cars Macron : 148 lignes au bout de six mois

Le 21 mars dernier, l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) dressait son premier bilan concernant les « cars Macron », soit le marché libéralisé des services interurbains par autocar. Au 31 décembre 2015, 148 lignes proposaient près de 350 départs quotidiens. 136 villes sont desservies dans 69 départements, les liaisons Lille-Paris et Lyon-Paris concentrant un quart de la fréquentation. L'offre maille pour l'essentiel les



grandes métropoles régionales, les zones touristiques attractives (dont une vingtaine de villes du littoral et une dizaine de stations de montagne), les gare TGV et les aéroports. Six opérateurs sont positionnés sur ce marché : Eurolines et Isilines (groupe Transdev), Flixbus (entreprise allemande), Megabus (société anglaise), Ouibus (groupe SNCF) et le réseau français Starshipper. Un prochain bilan est attendu pour juin 2016. **UDM** C.B.



« Dépenses en hausse, recettes en berne : l'équation économique du transport public est inquiétante. »  
Jean-Pierre Farandou,  
président de l'UTP

teurs. Il en résulte un guide de bonnes pratiques concernant la lutte contre la fraude, la tarification solidaire, etc. Il y est notamment préconisé d'évaluer l'opportunité des groupements de commandes ou des centrales d'achat. Et de développer la complémentarité des offres (transport public, marche à pied, vélo, stationnement, parc-relais, auto-partage, covoiturage) pour assurer une desserte équilibrée du territoire.

### Un équilibre à trouver entre fréquentation et coût

« La ligne de transport à la demande de Saint-Geoire-en-Valdaine à Voiron, activée tous les jours, est devenue une ligne régulière », note Luc Rémond, vice-président en charge des politiques de déplacement au pays Voironnais. À l'inverse, le département du Rhône a abandonné en 2015 un transport à la demande trop « généreux » (prise en charge à domicile avec dix à quinze points de dépose possibles). La communauté de l'Ouest Rhodanien a proposé progressivement un service de remplacement (Corus), entre novembre 2015 et février 2016. Elle vise à terme 400 inscrits, mais n'en compte à ce jour que 250, alors que le département en dénombrait 800 sur le même secteur. Le différentiel s'explique par l'obligation de rejoindre un point de rassemblement, et la réduction à deux ou trois points de dépose en moyenne. **UDM**

Chantal Béraud

d'euros en 2004 à 47 centimes d'euros en 2014. Et ce, contrairement aux autres services publics marchands dont les tarifs ont augmenté entre 21 et 60 % ! Et d'ajouter : « En 2014, le mouvement s'est accéléré en raison des échéances électorales, de la crise économique qui a orienté une partie de la clientèle vers une tarification spéciale et de la seconde hausse de la TVA de 5,5 % à 10 % sur les titres de transport, hausse qui n'a pratiquement jamais été répercutée sur les tarifs (...). Cette tendance à la baisse de la contribution des voyageurs ne peut pas se poursuivre, alors que les recettes commerciales couvrent à ce jour moins de 31 % des coûts d'exploitation ».

Afin d'essayer d'optimiser les ressources, le GART et l'UTP ont aussi organisé en 2015 un tour de France, en consultant plus de 350 élus, techniciens ou opéra-

## Le rendez-vous des acteurs des infrastructures routières et de la mobilité

Tous les deux ans, Interoute&Ville constitue l'événement incontournable pour l'ensemble des acteurs du secteur des infrastructures routières et de la mobilité. En 2016, le salon va s'installer pour la première fois à Paris, du 14 au 16 juin à Paris Expo Porte de Versailles. Cette 7<sup>e</sup> édition du salon va réunir près de 180 exposants, fournisseurs d'équipements, de maté-

riaux et de savoir-faire. Placé au cœur d'un ensemble d'événements dédiés à la mobilité (congrès de l'IDRRIM, transports publics 2016, salon européen de la mobilité), Interoute&Ville proposera l'accès à une offre transversale de solutions à 6 000 décideurs, acheteurs et prescripteurs attendus, issus de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. **UDM** A.C.

# Le choix de véhicules propres pour sa flotte

Intégrer le développement durable dans les achats de véhicules et les problématiques de mobilité est devenu indispensable. L'offre de véhicules écologiques légers, utilitaires ou non, s'élargit.

Rappelons que la loi sur l'air de 1996 prévoit, pour les flottes publiques de plus de 20 véhicules de moins de 3,5 tonnes, un renouvellement à hauteur de 20 % en véhicules propres (article L. 318-2 du Code de la route). Les enjeux économiques sont importants pour un poste de dépenses qui représente plus de 50 % du prix de revient kilométrique. Les véhicules légers, utilitaires ou non, sont proposés aujourd'hui dans tous les types de carburation (essence, diesel, biocarburant, GPL, GNV), ainsi qu'en motorisation hybride ou électrique. C'est au niveau de ces dernières que se situent les choix les plus écologiques.

## Les critères d'achat

Pour approcher un coût global, on partira du moment de l'acquisition en définissant une période d'amortissement, avec évaluation du coût d'acquisition, des frais de consommables (essence, huile), de maintenance, d'assurance et de fin de vie (vente, déconstruction, recyclage). A noter que les frais de consommables dépendent étroitement des types de déplacements et de la mutualisation éventuelle. Pour

## Le choix électrique de Tinchebray

Après l'adoption d'un plan communal environnemental, Tinchebray (Orne, 5 052 habitants) possède aujourd'hui un parc de huit véhicules électriques : trois utilitaires Nissan e-NV200, un Kangoo, une iOn et une C-Zéro et deux camions-bennes Goupil. « Nos véhicules n'effectuant pas plus de 2 000 à 3 000 kilomètres par an, ils rouleront pendant trente ans. Il était donc judicieux d'acheter de l'électrique, d'autant plus que l'entretien par rapport à un véhicule thermique est beaucoup moins onéreux. Les assurances coûtent également 20 à 30 % moins cher, les véhicules électriques ne roulant pas à plus de 130-135 km/h et leurs conducteurs étant plus prudents », explique Jérôme Nury, maire de Tinchebray. La ville a néanmoins gardé un véhicule léger thermique pour ses grands trajets. Et les prix ? « Il faut être inventif. On a acheté deux Peugeot Ion de 2012 qui affichaient 2 000 km et 9 000 euros TTC chacun : la différence n'est pas si énorme avec une citadine en thermique de 5 000 à 6 000 euros », note Jérôme Nury. Les trois Nissan ont été achetées ensemble à 12 000 euros HT chacune. « J'ai négocié ces fins de série à recharge lente : pour mes services qui rechargent pendant la nuit tous les trois à quatre jours, c'est suffisant », précise le maire.



Le diesel est à proscrire, car il émet des particules fines très nocives pour la santé. De plus, les filtres à particules ou catalyseurs ne sont pas vraiment prévus pour fonctionner à froid alors que les véhicules de collectivités locales effectuent souvent de petits trajets. Les biocarburants ne constituent pas, non plus, une bonne solution, car ils nécessitent des surfaces agricoles importantes.

anticiper le coût de la maintenance (vidange, changement de freins, de filtres, de pneus, etc.), il faut, si l'on dispose d'un garage, évaluer les coûts d'intervention d'un technicien de collectivité. Si la maintenance est externalisée, on se rapprochera de son garage et des concessionnaires locaux. Une fois le véhicule acheté, un contrat de maintenance type permettra de comparer les prestations.

Mais le coût global n'est pas le seul critère d'achat. Il faut pondérer avec la technique, la sécurité, le service après-vente, le délai de livraison, l'environnement. Pour l'environnement, « on valorise des émissions de



↑ Tinchebray possède huit véhicules électriques : un Kangoo 5 places dernière génération et deux camions-bennes Goupil à charge maximale de 500 kg et vitesse limitée à 40 km/h.

## À Locminé, l'option GNV

À Locminé (Morbihan, 4 116 habitants), une station de bio GNV fonctionne depuis mai 2015. Elle est alimentée par le réseau, mais la SEM Liger (détenue à 42 % par la ville et à 16 % par l'Interco) aura bientôt sa propre unité de méthanisation qui commencera à produire fin 2017. Pour être vertueuse, la station ne délivrera jamais plus de gaz que le bio GNV qu'elle injectera dans le réseau. De leur côté, la ville et l'Interco remplacent petit à petit leur flotte respectivement de 12 et 30 véhicules par des véhicules GNV. « Nous avons déjà acquis un petit camion-benne d'occasion à 18 000 euros TTC et un fourgon neuf Fiat Doblo Cargo à 14 238 euros TTC. La SEM Liger en a deux. Bientôt, nous achèterons deux camions-bennes. Parallèlement, le réseau de stations bio GNV va s'étendre, le conseil régional y travaille », explique le maire, Grégoire Super. Le kilogramme de méthane équivaut à un litre de gazole, mais permet d'effectuer 10 % de trajet en plus. L'achat de GNV se fera aux alentours de 0,90 euro/kg. L'amortissement prévu pour le Fiat est de sept ans (7 000 à 8 000 km par an). Pour Grégoire Super, c'est de l'écologie avec « zéro particule et une diminution de

gaz polluants (méthode donnée par une directive européenne) en la rapportant à la durée de vie et au nombre de kilomètres parcourus par un véhicule », explique Benoît Taxis, responsable du service Achats à Niort. On pourra ajouter la recyclabilité et l'éco-conception si on ne les a pas intégrés au coût global.

### Le GNV et l'électrique

Le GNV (gaz naturel pour véhicules) est un carburant particulièrement propre offrant un bon compromis (pollution de proximité et émissions de CO<sub>2</sub> faibles). Même si son approvisionnement et son autonomie (200 km maximum) posent problème, les choses changent (voir l'encadré sur Locminé). Le surcoût à l'achat va jusqu'à 2 000 euros, mais se réduit si l'on opte pour un véhicule équipé d'origine au lieu de rajouter un kit. Le GPL (gaz de pétrole liquéfié), quant à lui, apparaît comme l'une des moins mauvaises solutions car il est très peu émissif en particules fines et moins émissif en CO<sub>2</sub> que l'essence (10 % à 20 % en moins). En outre, il s'agit d'un carburant économique (0,70 euro/litre contre 1,33 euro/litre pour le SP95, mais

### Mutualiser avant d'acheter

Avant de procéder à l'achat, mieux vaut mutualiser des véhicules entre services et agents. Pour ce faire, un diagnostic s'impose et passe par la tenue préalable d'un planning de réservation de véhicules. Cela montrera qui se déplace, quand, pour quelles distances ? On mutualisera si possible un véhicule entre plusieurs agents aux horaires d'utilisation complémentaires. La tenue d'un planning de réservation et l'affectation stricte de tels agents à tel véhicule optimisera le suivi et l'entretien.



↑ La station biométhane de Locminé servira aux véhicules publics mais aussi bientôt aux voitures privées.

96 % de CO<sub>2</sub> » et du développement économique. La station fonctionnera à partir de boues de station d'épuration, de déchets agro-alimentaires et de lisiers agricoles locaux. Elle sera ouverte aux particuliers en fin d'année.

consommant 10% à 20% supplémentaire), facile d'approvisionnement et offrant une autonomie correcte (environ 300 km).

Les derniers véhicules électriques avec batteries au lithium gagnent en autonomie (jusqu'à 100 km environ) et peuvent rouler jusqu'à 120 km/h. Avantages : une consommation de 2 euros environ d'électricité en moyenne aux 100 km pour une citadine/berline compacte (moins en heures creuses) et un entretien réduit. Des réseaux de bornes de recharge commencent à émerger et le service après-vente s'organise : « Pour nos premiers véhicules, c'était compliqué, explique Jérôme Nury, maire de Tinchebray. Aujourd'hui, les personnels sont formés et disposent de valises électroniques spécialisées ». Certes, le bilan écologique est toujours controversé (production d'électricité), le prix d'achat encore élevé<sup>1</sup> et la durée de vie effective des batteries demeurant inconnue (garantie constructeur de 8 ans pour la iOn et la C-Zéro). Dans ces conditions, la location de la batterie s'avère une option sécurisante... **UDM**

Frédéric Ville

**NOTE** 1. Prix neufs TTC : Renault Zoé (14 400 euros + 79 euros/mois batterie) ; Citroën C-Zero (22 500 euros ou 299 euros/mois), Kangoo ZE (13 000 euros), etc. (Source : [www.voiture-electrique-populaire.fr](http://www.voiture-electrique-populaire.fr), 28/04/16)



DOSSIER

# LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

Le projet de loi d'orientation des mobilités entre en brutal télescopage avec l'actualité sociale. Son examen par le parlement, initialement prévu au printemps dernier, devrait débiter ce mois. Mais, déjà, ses orientations vertueuses – « *sortir de la dépendance automobile* », « *accélérer la croissance des nouvelles mobilités* », « *réussir la transition écologique* » – offrent un petit air suranné. Déconnectées du pays réel, elles n'ont pas résisté au mouvement des « gilets jaunes ». Pourtant, les données des enquêtes nationales transports et déplacements (ENTD) sont formelles : deux communes sur trois relèvent des fameuses « zones blanches de la mobilité ». En milieu rural, 93 % des déplacements s'effectuent en automobile (contre 64 % en région parisienne). Chaque jour, 20 millions de voitures circulent dans les territoires périurbains et ruraux dont la population, la plus motorisée, consacre un budget croissant à l'achat de carburant. La part du budget de ces ménages allouée aux dépenses énergétiques (12,3 %), supérieure à celle de l'alimentation, est deux fois plus importante en milieu rural qu'en région parisienne...

La future loi devra désormais composer avec les besoins de ces habitants dépourvus d'alternative à l'automobile. Sans compter la nécessité impérieuse de se pencher sur la réfection d'infrastructures vieillissantes. Les intercommunalités, qui pourraient accéder largement au statut d'Autorités organisatrices de la mobilité (ADM), devront s'avérer imaginatives, à l'image de ces navettes reliant villes et campagnes. Mais la solution passe aussi par un rééquilibrage dans la stratégie d'aménagement du territoire. Car la suppression de services publics dans les petites villes et communes rurales ne peut guère que conduire à des déplacements plus longs, plus coûteux et plus polluants.

AUTOMOBILISTES  
LA DOUBLE PEINE

22-23

ROUTES ET PONTS  
UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

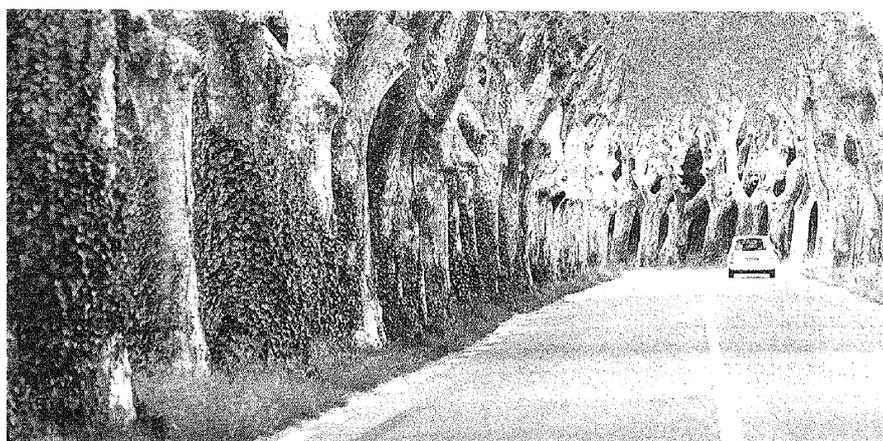
24-25

NAVETTES SUR MESURE  
RELIER LA RURALITÉ À L'URBAIN

26

NOUVEAUX ENGINS DE DÉPLACEMENT  
QUELLES SONT LES RÈGLES ?

27



LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

# AUTOMOBILISTES

## La double peine

Le projet de loi d'orientation des mobilités, auguré par le conflit autour des taxes sur le carburant, incite les territoires à s'impliquer dans les politiques de déplacements.

Le projet de loi d'orientation des mobilités a été présenté fin octobre pour une adoption initialement prévue au début de cette année. Mais si la future loi insiste sur la nécessité de déployer des modes de mobilité moins polluants, elle introduit aussi une discrimination insidieuse entre urbains, invités à utiliser les modes de déplacements propres à leur disposition, et ruraux, pénalisés pour leur recours à l'automobile, faute de transport alternatif. Après la baisse de la limitation de vitesse à 80 km/h, le renforcement du contrôle technique ou les radars embarqués privés, les habitants des zones périphériques, contraints d'utiliser leur véhicule pour leurs déplacements pendulaires domicile-travail, ont découvert, effarés, l'annonce de la hausse de la fiscalité sur les carburants et un durcissement du malus écologique au motif de lutter contre la pollution.

### Le retour des barrières d'octroi de l'Ancien Régime

Le projet de loi prévoyait aussi la suppression des emplois de guichets aux péages traditionnels au profit de l'automatisation et même la mise en place de péages aux portes des métropoles, rappelant ainsi les barrières d'octroi de l'Ancien Régime supprimées lors de la Révolution. Mais, entre-temps, les « gilets jaunes », très majoritairement issus des territoires ruraux ou périphériques, ont donné un grand coup de klaxon au gouvernement en manifestant leur ras-le-bol fiscal et en réclamant le droit de se dé-

### Une fracture territoriale

Les habitants de communes multi-polarisées effectuent en moyenne 40 km par jour pour leurs allers-retours domicile-travail, contre 26 pour les habitants des pôles urbains (source : INSEE, enquête nationale transports et déplacements 2008).



*Nos concitoyens sont dans la rue car ils ne comprennent pas que l'on ferme des gares et des lignes de chemin de fer.*

Dominique Dhumeaux,  
maire de Fercé-sur-Sarthe (583 habitants)

placer sans exclusion sociale. Du coup, les métropoles sont priées de ranger leurs projets de péages urbains autour des « Zones de faibles émissions », au moins jusqu'après les municipales. Ne reste guère que Paris pour poursuivre sa lutte contre la circulation automobile.

### Les enjeux de la mobilité ne sont pas les mêmes partout

Car les enjeux de la mobilité ne sont bien évidemment pas les mêmes à Paris, dans les Vosges ou en Normandie. Le projet de loi d'orientation des mobilités ambitionne de désenclaver les territoires ruraux et les zones périurbaines tout en proposant des alternatives à la voiture individuelle. Alors que les grandes villes bénéficient régulièrement de nouveaux modes de transport, les déplacements demeurent un défi pour ces territoires oubliés qui sont au contraire confrontés à une disparition progressive des différentes offres de mobilité. Le principe d'égalité peine à se concrétiser et la future Agence nationale de la cohésion des territoires aura aussi pour tâche de prendre en compte cette fracture territoriale. Les petites villes en appellent d'ailleurs au développement des transports collectifs « du quotidien ». Christophe Bouillon, président de l'Association des petites villes de France et ancien maire de Canteleu (Seine-Maritime, 14848 habitants),



rappelle que la mobilité passe avant tout par la remise à flot des infrastructures, notamment ferroviaires, permettant aux habitants des territoires périurbains de se déplacer sans voitures.

### Les lignes ferroviaires menacées

Dominique Dhumeaux, maire de Fercé-sur-Sarthe (583 habitants) et vice-président des maires ruraux de France, ne voit rien de nouveau dans cette loi mobilité. Il constate que le phénomène d'enclavement perdure au détriment de la ruralité. « Nos concitoyens sont dans la rue car ils ne comprennent pas que l'on ferme des gares et des lignes de chemin de fer,

### La compétence mobilité aux EPCI

Les « zones blanches de la mobilité », c'est-à-dire les périmètres qui ne sont couverts par aucune Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), représentent 75 % du territoire et 28 % de la population française. Pour les résorber, le projet de loi mobilité prévoit que les communautés de communes concernées pourront devenir AOM. Il s'agirait pour ces EPCI de gérer sur leur territoire les services de transport public et scolaire, mais aussi d'organiser les services de transport à la demande, les mobilités actives (piétons et vélos) et l'auto-partage.



estime-t-il. C'est entendu qu'il faille développer des mobilités douces, durables, qui respectent l'environnement, mais en même temps on s'apprête à fermer la ligne Caen-Alençon-Le Mans-Tours. N'y a-t-il donc pas âmes qui vivent dans les villages des trois régions concernées ? » À l'heure de la mobilité, des lignes ferroviaires régionales restent en souffrance. « Les trains se traînent par endroits à 50 ou 60 km/h au lieu des 80 requis pour les TER. Depuis 1977, il n'y a pas eu de travaux sur certains tronçons de la ligne », assure Dominique Dhumeaux. Or, ces petites lignes ferroviaires menacées jouent pourtant un rôle essentiel en matière d'aménagement du territoire et constituent une véritable alternative aux transports motorisés.

#### La mobilité, c'est du service public

La loi mobilité, avec ses incitations généreuses aux transports doux, demeure cependant, une fois encore, peu adaptée au milieu rural. On ne peut envisager de relier les villages par des pistes cyclables. « Nous préconisons plutôt des taxis ruraux avec le statut d'autoentrepreneurs ou des minibus à la campagne. Mais souvenons-nous de l'enveloppe financière du 1 % trans-

#### Covoiturer à moindre frais

La future loi d'orientation des mobilités prévoit un « forfait mobilité durable » permettant aux employeurs de rembourser à leurs salariés leurs dépenses de covoiturage tout en étant exonérés de charges. C'est aussi ce que préconise Julien Honnart, cofondateur de Klaxit, jeune pousse dédiée au covoiturage domicile-travail, qui veut « doubler l'aide mensuelle de 20 euros proposée par Emmanuel Macron pour passer à 40 euros pour les co-

voituriers ». Changer les habitudes de déplacement pourrait constituer une bonne solution à la fois pour la planète et le portefeuille des Français. Un défi que semble vouloir relever Francis Signoret, président de la communauté de communes de l'Argonne Ardennaise (Ardennes, 95 communes, 18 220 habitants) qui subventionne un véhicule dédié à la mobilité tout en encourageant l'auto-stop à la demande.

port est trop faible pour que les intercommunalités rurales prennent la compétence transport », explique encore le maire de la Fercé-sur-Sarthe. En Bretagne, on se souvient des portiques écotaxe gardés jours et nuits pour éviter les débordements des « bonnets rouges ». Cependant, certains maires de la région, comme celui de Saint-Péran (Ille-et-Vilaine, 401 habitants), pensent aussi à sau-

vegarder la planète. Maurice Renault prêche ainsi pour le covoiturage et le partage des frais à l'échelle de sa communauté de communes, même si « l'auto-partage n'est pas encore rentré dans les mœurs ». Le maire breton attend des alternatives crédibles à la voiture individuelle, rappelant les propos d'André Laignel lors du dernier congrès des maires : « La mobilité, c'est du service public. »

Dominique Hervé

#### Les « gilets jaunes » s'en prennent aux centres des impôts dans 55 départements

Solidaires Finances Publiques, l'un des principaux syndicats de la Direction générale des finances publiques (DGFIP), a recensé plus de 130 actes de violence à l'encontre des centres des finances publiques et de leurs agents dès le début de la mobilisation du mouvement des « gilets jaunes ». Le syndicat craint de voir ses agents devenir « les boucs émissaires des choix gouvernementaux ».

LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

## ROUTES ET PONTS

# Une situation préoccupante

Depuis l'effondrement du viaduc de Gênes en Italie, l'état des ouvrages d'art et des routes gérés par les collectivités interroge. D'autant que l'on connaît mal ce patrimoine et que les dépenses d'entretien sont en baisse.

La catastrophe génoise, qui a fait 43 victimes, a brutalement braqué l'attention sur l'état des infrastructures en France. Un audit commandé par le ministère des Transports montre que 30 % des 12 000 ponts du réseau national non concédé nécessitent des réparations (7 % sont même menacés d'effondrement à terme), et qu'un pont n'est réparé en moyenne que vingt-deux ans après l'apparition des premières dégradations<sup>[1]</sup>. Peu rassurant. Et encore, cet audit ne concerne que 1,2 % du réseau routier français.

### Une connaissance parcellaire

L'écrasante majorité du réseau (98 %), où s'effectue 66 % du trafic, est gérée par les collectivités locales : 377 000 km par les départements ; 673 000 km par les communes et les EPCI. Et il n'existe pas d'état des lieux national des infrastructures. Le recensement a commencé en 2016 sous l'égide de l'Observatoire national des routes (ONR), organisme piloté par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM). Pour l'heure, on estime à 240 000 (+/- 10 000) le nombre de ponts, dont 140 000 sur le réseau départemental et 100 000 sur le réseau communal. Pour les routes également, la mire doit être ajustée. Sur la base des données transmises par les collectivités, la longueur du réseau routier est estimée à 1,09 million de km, un chiffre inférieur de 50 % (!) au calcul de plusieurs applications GPS.

La connaissance de l'état des infrastructures est également lacunaire. Dans son rapport publié fin 2017, la mission interministérielle sur les dépenses de voirie relève l'absence fréquente d'un diagnostic actualisé de l'état des routes<sup>[2]</sup>. Elle juge également « préoccupant » l'état d'un grand nombre de ponts, au moins à

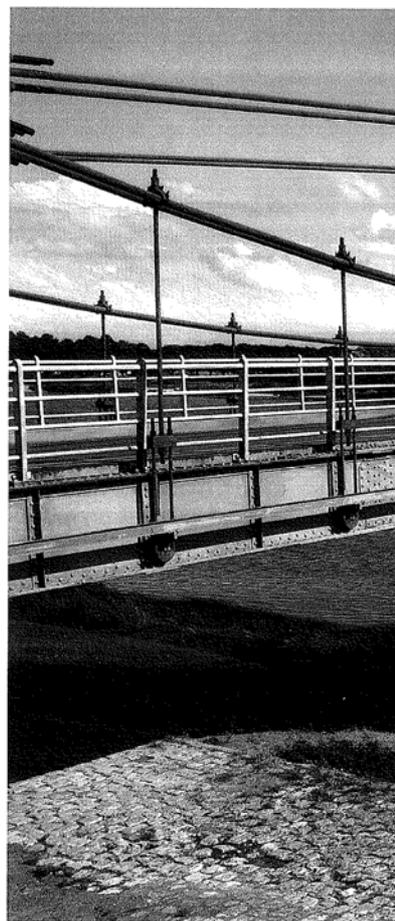
moyen terme. C'est d'abord le cas des ouvrages construits entre les années 1950 et 1970, notamment ceux en béton précontraint. Les ponts construits après-guerre, conçus pour durer 70 à 80 ans, arrivent également en fin de vie et exigent un suivi rapproché ainsi qu'un entretien particulier. À partir d'un échantillon de 56 départements, l'ONR estime que 36 % des ponts nécessitent une intervention, légère à lourde<sup>[3]</sup>. « Ce chiffre peut être extrapolé à l'ensemble du patrimoine des départements. Il est très probablement plus élevé pour celui des communes et des intercommunalités, ces collectivités étant globalement moins avancées dans le processus de suivi et d'entretien », analyse David Zambon, directeur de l'IDRRIM.

### Des dépenses comprimées

Une commission d'enquête sénatoriale, lancée le 3 octobre dernier, va tenter d'y voir plus clair. « La situation des ponts gérés par les collectivités me paraît d'autant plus inquiétante qu'ils ne bénéficient pas forcément de contrôles aussi réguliers que ceux de l'État », explique son président, le sénateur de l'Eure et ancien maire de Bernay (10 432 habitants), Hervé Maurey<sup>[4]</sup>. Le coût du contrôle (40 000 euros en moyenne pour une inspection complète avec vue subaquatique des piles du pont) n'est pas sans lien avec ce constat. « En tant que maire, j'ai été moi-même contraint de ré-

### Qui est responsable ?

L'entretien des ponts qui ne sont pas liés à des infrastructures de transport (voie de chemin de fer, canal, autoroute) concédées à un gestionnaire, incombe aux collectivités propriétaires de la voirie. Pour les ouvrages liés à une infrastructure et construits après 2015, l'entretien des chaussées et des trottoirs revient à la collectivité, mais « l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage » échoit au gestionnaire de l'infrastructure (SNCF, VNF, société d'autoroute...). Pour ceux construits avant 2015, l'État devait recenser avant le 1<sup>er</sup> juin 2018 les « ouvrages dont les caractéristiques justifient l'établissement d'une convention ». Pour les autres, l'entretien resterait à la charge des collectivités propriétaires. À ce jour, ce recensement n'a pas été rendu public (loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 et décret n° 2017-299 du 8 mars 2017).



nover un pont : quelque 300 000 euros pour un petit édifice d'une cinquantaine de mètres. Face à de tels devis, les élus se retrouvent souvent comme des propriétaires de maisons qui s'interrogent sur l'état de leur toiture. On se dit que les travaux peuvent peut-être encore attendre. Jusqu'au jour où... », analyse le sénateur.

Du reste, les dépenses de voirie des collectivités ont fléchi de 19 % entre 2003 et 2015<sup>[1]</sup>. Pour les départements, ces dépenses sont passées, hors personnels, de 1 500 euros par km et par an en 2013 à 1 000 euros en 2017. « Un plancher qu'il paraît difficile de comprimer en deçà, ne serait-ce que pour fournir aux équipes les



## LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

de la multiplication des travaux sur la chaussée et de la sécheresse provoquée par le réchauffement climatique.

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit de porter les crédits d'entretien du réseau routier national (12000 km) de 666 millions d'euros en moyenne annuelle à 850 millions d'euros par an d'ici 2022, puis à 930 millions d'euros par an en 2023. C'est moins que les 1,3 milliard d'euros par an préconisés jusqu'en 2037 par l'audit pour l'entretien et la remise en état du réseau. Les collectivités bénéficieront-elles d'une partie de ces ressources pour entretenir les réseaux sous leur responsabilité ? Le projet de loi reste flou sur ce point. Mais le débat pourrait être vif. Le président de la commission d'enquête sénatoriale évoque l'hypothèse d'un « nécessaire plan Marshall ». **DDM**

Jean-Christophe Poirot

[1] Audit Nibux et IMDM, juillet 2017.

[2] Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), *Revue des dépenses de voirie des collectivités territoriales*, août 2017.

[3] Rapport ONR 2018.

[4] Auteur du rapport *Infrastructures routières et autoroutières : un réseau en danger*, mars 2017.

### Guide du Cerema

Conçu pour les collectivités, le guide *Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers* est à télécharger sur le site du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement: [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

« moyens minimaux indispensables à leur travail quotidien », écrit l'ONR. Conséquence, si 75 % des chaussées sont dans un état bon ou moyen (25 % dans un état mauvais à très mauvais), la tendance est à la dégradation et touche d'abord les routes secondaires à faible trafic ainsi que les routes rurales<sup>[2]</sup>. Ce diagnostic vaut aussi pour l'entretien des ponts, les gestionnaires ayant tendance à privilégier les grands ouvrages au détriment du patrimoine situé sur les réseaux annexes.

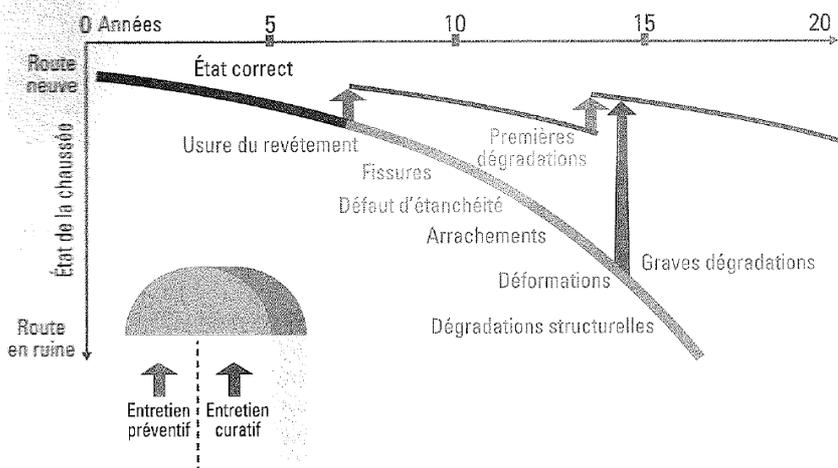
et l'état du patrimoine afin de proposer aux gestionnaires des valeurs de référence leur permettant de préciser leurs stratégies d'entretien », explique David Zambon. Une démarche d'autant plus utile que le risque de dégradation des infrastructures s'accroît sous l'effet combiné de l'intensification du trafic poids lourds,

### Une dette grise

Les experts redoutent que se constitue une « dette grise » à l'instar de ce qui s'est produit avec le réseau ferroviaire : plus on tarde à intervenir, plus les dégradations augmentent, plus les travaux deviennent lourds et chers. Sur la durée de vie totale d'un ouvrage, l'audit estime qu'un traitement curatif (réparations pour dommages structurels) coûte environ trois fois plus cher qu'un entretien régulier permanent. « On ne sait pas aujourd'hui quantifier cette dette. L'ONR travaille à modéliser la corrélation entre les moyens financiers consacrés à la maintenance du réseau

### Formation de la « dette grise »

Effort financier nécessaire pour maintenir la chaussée en état en fonction de la politique d'entretien



LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

## NAVETTES SUR MESURE Relier la ruralité à l'urbain

Les minibus à la demande pourraient bien être une des solutions pour aider les territoires ruraux à favoriser la mobilité.

Depuis le mois de juin, les habitants de Notre-Dame-de-Mésage (Isère, 1 180 habitants) et Saint-Pierre-de-Mésage (757 habitants) expérimentent un service de transports par minibus sur réservation. Le fonctionnement de Chronopro est simple : la réservation s'effectue jusqu'à 40 minutes avant le départ, en choisissant un des 23 arrêts disponibles ; une appli valide ensuite l'horaire et permet même de visualiser l'arrivée de la navette. « L'objectif est de limiter le nombre de voitures sur nos routes, explique Christian Masnada, le maire de Saint-Pierre. Une grande partie des usagers sont des jeunes qui vont au lycée. Jusqu'à présent, c'étaient leurs parents qui les conduisaient. »

Les maires de deux communes défendent depuis longtemps ce projet qui consiste à relier par un système de navette leurs deux communes avec Vizille (7 468 habitants), la ville-centre de la vallée et porte d'accès à Grenoble. Entre Vercors et Belledonne, leurs communes, d'une altitude maximale de 1 342 mètres, sont composées de très nombreux hameaux dispersés. Or, avant le lancement de l'expérimentation, un sondage avait permis de définir les besoins des habitants avec notamment « 57 % des sondés qui se rendent à Vizille cinq fois par semaine ou plus ». Ce service de transport à la demande, qui existe ailleurs pour desservir

des zones industrielles (voir encadré ci-dessous), est expérimenté pour la première fois en zone montagneuse avec habitat dispersé.

### Un financement métropolitain

Le minibus relie Vizille, à 3 km de là, à raison de 9 allers-retours par jour en semaine et 5 le samedi, permettant l'accès à ses commerces et services. L'expérimentation en

cours permet d'adapter le service. Le parcours n'est pas fixe et les 23 arrêts ne sont desservis qu'en fonction des demandes, le chauffeur pouvant optimiser son itinéraire. Si les arrêts sont à la demande, en revanche la navette garantit une correspondance avec la ligne régulière au départ de Vizille et à destination de Grenoble.

Au terme de premières réunions avec les élus, les retours sont positifs, mais c'est en juin 2019 que s'effectuera le bilan. « Nous sommes en phase d'expérimentation pour une année, explique Christian Masnada. Le service est financé par l'agglomération grenobloise, et nous espérons bien que cela continue ensuite, sans charge financière pour les communes. » Car, depuis 2014, ces communes rurales ont rejoint la métropole grenobloise (49 communes, 445 516 habitants).

Franck Chevallier



Grâce à un financement de la métropole grenobloise, le Chronopro relie les habitants de deux communes rurales à leurs centres d'activités.

### Des expérimentations confirmées

À Vitrolles (Bouches-du-Rhône, 34 089 habitants) comme à Beauvais (Oise, 54 881 habitants), des bus Chronopro desservant les zones industrielles ont passé avec succès le cap de l'expérimentation. La réussite de ces deux services tient notamment à leur capacité d'adaptation rapide aux besoins du public. À Beauvais, les minibus ont vu leur plage horaire de fonctionnement étendue et la commu-

nauté d'agglomération du Beauvaisis (53 communes, 103 843 habitants) a aussi mis en place un système de réservation par téléphone. Le service est inclus dans la délégation de service public (DSP) de l'agglomération, sans coût pour les communes. Pour les usagers, les billets sont aux mêmes prix que les bus classiques. Grâce à cette adaptabilité, la fréquentation est en forte augmentation.

« Auparavant, les deux zones industrielles étaient mal desservies par des bus trop grands. Désormais, le Chronopro permet d'avoir un transport en commun mieux adapté aux besoins des salariés des ZI, tout en occasionnant moins d'embouteillages et une optimisation des bus », se félicite Jacques Doridam, vice-président en charge des mobilités du Beauvaisis.

LOI MOBILITÉ : L'INQUIÉTUDE DES RURAUX

# NOUVEAUX ENGIN DE DÉPLACEMENT Quelles sont les règles ?

Face au succès de la mobilité individuelle électrique, le gouvernement s'apprête à préciser les règles de partage de l'espace public.



**T**rottinettes, skates, roues, hoverboards... la présence de ces nouveaux engins de déplacements personnels électriques (e-EDP) est en forte croissance. Après les grandes villes, le phénomène gagne les villes moyennes. Avec un partage de la voirie pour le moins délicat entre ces nouveaux venus, les piétons, les cycles et les voitures. La réglementation, qui ignore actuellement ces véhicules d'un nouveau genre, va être adaptée dès cette année.

## La règle en vigueur, c'est l'interdit

Les chiffres de ventes sont éloquentes. En 2017, selon la Fédération des professionnels de la micromobilité, plus de 400 000 e-EDP se sont écoulés dans l'hexagone, en hausse de 232 % par rapport à l'année précédente. Et le bilan 2018 devrait largement confirmer cette tendance. Longtemps proposés à la location pour des visites touristiques, leur relative facilité

d'usage et leur prix devenu accessible ont rapidement installé ces engins comme moyens de déplacement personnel et professionnel. Trottoirs, pistes cyclables et chaussées sont à présent les nouveaux terrains d'usage de leurs utilisateurs aux côtés d'acteurs historiquement installés. Non sans déplorer quelques conflits et accidents, le tout sur fond d'interprétation subjective des règles de circulation. Pourtant, a contrario des arguments mettant en avant le flou de la législation actuelle, les textes en vigueur, et principalement le Code de la route, sont relativement clairs. Aux piétons les trottoirs, aux vélos les pistes cyclables et aux véhicules (dont les cycles) la chaussée. Ainsi, en réponse au sénateur Jean-Pierre Decool qui relayait les interrogations de nombreux maires, le ministre de l'Intérieur confirmait, en septembre dernier, que « les EDP électriques n'appartiennent à aucune des catégories de véhicules actuellement définies dans



*Il s'agit d'une vraie question de sécurité, à régler vite, tant les accidents s'intensifient.*

Stéphane Demilly, député et ancien maire d'Albert (Somme, 9 931 habitants)

le Code de la route et leur circulation dans l'espace public n'est actuellement pas réglementée ni autorisée, de sorte que leur usage est en principe limité aux espaces privés ou fermés à la circulation ». Reste que, face au succès de ces nouvelles solutions de mobilité, conjugué au non-respect de l'interdit en vigueur du fait de l'absence de verbalisation, le gouvernement planche sur une évolution du Code de la route.

## Une réglementation nationale adaptable localement

En octobre dernier, Stéphane Demilly, député et ancien maire d'Albert (Somme, 9 931 habitants), dénonce, lors d'une séance publique à l'Assemblée nationale : « une vraie question de sécurité, à régler vite, tant le mouvement prend de l'ampleur, tant les accidents s'intensifient, et tant le flou plane sur la réglementation ». La ministre des Transports, Elisabeth Borne, avance alors quelques pions : « Nous allons créer une nouvelle catégorie de véhicules dans le Code de la route. Ces engins pourront circuler sur les pistes ou bandes cyclables, ou dans les zones à 30 km/h, mais leur place n'est pas sur les trottoirs où la sécurité des piétons doit être assurée. Nous donnerons aux maires la possibilité d'adapter ces règles en tenant compte de la situation de leurs territoires. »

Si, à ce jour, le projet de loi d'orientations des mobilités n'intègre toujours pas ces nouvelles catégories de véhicules, son article 17 prévoit effectivement d'autoriser les maires à « fixer les modalités selon lesquelles les engins de déplacement personnels peuvent circuler ». Les élus locaux disposeront donc prochainement d'un cadre national qu'ils pourront adapter au titre de leur pouvoir de police. Au risque de créer une réglementation à la carte et des ruptures de parcours ?

Yannick Belle

# AUTO-STOP RANIMÉ PAR LES MAIRES RURAUX

Depuis quelques années, l'auto-stop, que l'on croyait dépassé, revient dans certains territoires ruraux et facilite les déplacements locaux.



Dominant la vallée de la Rotjà, entourée de sommets dépassant les 2000 mètres d'altitude, la commune de Mantet (Pyrénées-Orientales, 31 habitants) est un bout du monde. À l'entrée du village, un espace a été aménagé au bord de la route. Doté d'un parc à vélo, il permet surtout le stationnement de véhicules motorisés. Un arrêt de bus départemental ? Non, une aire d'auto-stop. Depuis l'été 2017, le Parc naturel régional (PNR) des Pyrénées catalanes et ses communes membres adhèrent en effet au Rezo Pouce. Cette société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) fait du bon vieux « stop » un outil de mobilité adapté aux déplacements de courte distance en milieu rural ou rurbain. Le projet est né en 2010, sous l'impulsion de la municipalité de Moissac (Tarn-et-Garonne, 12581 habitants). « Au départ, nous voulions proposer aux jeunes une solution de

déplacement. Et nous nous sommes demandés comment lever les freins à la pratique de l'auto-stop », témoigne Alain Jean, ex-élu moissagais et désormais président du Rézo Pouce. Un collectif est créé. Il regroupe aujourd'hui 1134 communes !

## Une nouvelle forme de covoiturage

« Il est impossible de créer des lignes de bus pour desservir des hameaux. La solution c'est de mettre plusieurs individus dans un même véhicule », constate Alain Jean. Des arrêts « sur le pouce », avec le

### Combien ça coûte ?

- ▶ Aux collectivités : le coût d'abonnement annuel au Rezo Pouce varie entre 2500 et 6000 euros en fonction de leur strate démographique d'appartenance.
- ▶ Aux stoppeurs : la pratique est fondée sur la solidarité. Toutefois, une participation du passager au coût du carburant peut être demandée à hauteur de 0,05 euro/km en cas d'utilisation régulière et/ou de nombre de kilomètres important.

panneau officiel du dispositif, sont implantés dans les localités. Une plateforme web permet l'inscription des « stoppeurs » et d'imprimer une fiche de destination type. « Cela rassure les automobilistes. Les personnes sont prises par un conducteur au bout de six minutes en moyenne », assure Alain Jean.

Ces arguments ont séduit le PNR des Pyrénées catalanes. « Ce service complète l'offre de transports publics existante », explique Jean-Luc Blaise, maire de Mantet et vice-président du parc. Les arrêts sont choisis pour irriguer les axes adjacents à la nationale 116 et la ligne SNCF dite du « Train Jaune », « épines dorsales du territoire », selon Jean-Luc Blaise. « Le PNR a pris en charge la mise en place du dispositif. Le tout a coûté 50 000 euros. Ce qui comprend le financement d'un poste d'animateur qui fait le lien avec les communes, mais aussi la fourniture de matériel et l'aménagement des arrêts », explique le maire de Mantet.

La SCIC offre aussi à ses membres un support technique. « L'adhésion forfaitaire au Rezo Pouce s'élève à 13 000 euros pour trois ans », précise Maoulida Mkadara, chargé de mission mobilité pour le PNR. Le parc comprend 63 arrêts. « Nous avons pour l'heure 90 inscrits. Ce sont des jeunes mais aussi des personnes âgées ou des randonneurs », affirme Jean-Luc Blaise. Principale difficulté pour l'instant : « Il y a plus de chauffeurs que de stoppeurs. L'enjeu est aujourd'hui de faire se rencontrer les personnes qui font des trajets réguliers, d'aller vers du covoiturage organisé », expose Maoulida Mkadara. Une application smartphone vient d'être mise en service par Rezo Pouce. Elle permet de repérer les stoppeurs sur une carte. Elle devrait aussi bientôt indiquer, la veille de leur départ, les trajets que des conducteurs souhaitent effectuer. De quoi inciter de nouveaux voyageurs à lever le pouce. **RD**

François Delotte

# La LOM vise à désenclaver la « France périphérique »

Le projet de loi d'orientation des mobilités se veut un outil au service des territoires laissés pour compte

La dernière loi du même genre remonte à décembre 1982, il y a presque trente-six ans. Elle portait le nom de LOTTI (pour loi d'orientation des transports intérieurs) et constituait jusqu'ici la référence en matière d'organisation des transports en France. C'est dire si la présentation du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), lundi 26 novembre en conseil des ministres, est un moment important pour Elisabeth Borne, la ministre des transports.

Retardée par la réforme ferroviaire du printemps, attendue par tout ce que le pays compte de start-uppeurs de la mobilité, d'opérateurs de métros, bus, véhicules partagés, véhicules de transport avec chauffeur (VTC), cars Macron, la LOM arrive, en cette fin d'année, dans un contexte politique qui en change la dimension. Le texte devient, dans la communication gouvernementale, un plan de désenclavement de la « France

périphérique » – le pays des « gilets jaunes », celui de la ruralité, du périurbain, des petites villes que le « macronisme » va tenter de reconquérir dans les jours à venir.

« Ce sont des territoires qui se sentent abandonnés », a déclaré M<sup>me</sup> Borne dans un entretien accordé au JDD, dimanche 25 novembre. Ils sont les victimes du tout-TGV qui a structuré notre politique des transports pendant des décennies (...), qui a poussé au tout-voiture beaucoup de nos concitoyens laissés sans autre solution pour se déplacer. L'objectif de cette logique-là et d'apporter des réponses concrètes partout. »

Que promet précisément la LOM dans ce domaine ? Les propositions phares sont d'abord réglementaires. La loi va faire en sorte que 100 % du territoire soient couverts par une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ces AOM existent, mais ce sont essentiellement les villes ou

communautés d'agglomération grandes et moyennes, et la région Ile-de-France. Avec la LOM, toutes les collectivités locales, quelle que soit leur taille, pourront se saisir de cette compétence et mettre en place une taxe sur les entreprises (appelée « versement transport ») pour financer cette activité.

## « Faciliter le covoiturage »

L'objectif affiché est de faire en sorte que des solutions alternatives au tout-voiture soient proposées partout dans l'Hexagone. Problème : un grand nombre de petites collectivités ont de si modestes ressources ou un versement transport potentiel si limité qu'elles n'auront guère les moyens de créer une régie de transport. « Il ne s'agit pas de demander à des villages de lancer des lignes de bus régulières, explique-t-on dans l'entourage d'Elisabeth Borne. Le but est plutôt d'assouplir les règles pour faciliter le covoiturage ou le transport à la demande. Et si, finalement, les

collectivités ne se saisissent pas de la compétence d'ici à 2021, les régions prendront le relais. »

Les intentions sont là. Qu'en est-il des moyens ? De fait, cet élargissement des compétences territoriales ne s'accompagne pas d'un financement spécifique. Un « forfait mobilité » pour aller au travail en covoiturage ou à vélo est créé (il pourra s'élever jusqu'à 400 euros par an), mais il est financé par les entreprises. L'effort de l'Etat consiste à l'exonérer de charges et d'impôts. Une réforme du permis de conduire visant à en « réduire le délai d'obtention et à en baisser drastiquement le coût » est aussi inscrite dans la loi.

Les « gros sous », eux, sont mis dans les infrastructures. Conformément aux annonces faites au mois de septembre, l'Etat s'engage à y investir 13,4 milliards d'euros de 2018 à 2022 (soit 40 % de plus comparé au quinquennat précédent). Le train capte une part prépondérante de ces investissements, puisque 51 % de cette

**L'objectif est de faire en sorte que des solutions alternatives au tout-voiture soient proposées partout dans l'Hexagone**

enveloppe sont dévolus au ferroviaire, à quoi il faut ajouter 3,6 milliards investis chaque année par la SNCF dans son réseau.

Au total, près de 5 milliards d'euros seront donc consacrés chaque année à la remise en état du rail et à son développement – avec comme priorité le train de proximité, aucune grande infrastructure ferroviaire de type ligne à grande vitesse n'étant programmée sur le quinquennat.

Tout au plus verra-t-on des amorce de lignes nouvelles comme Bordeaux-Toulouse ou Montpellier-Perpignan.

Avec ses 50 articles, la LOM ne se contente pas d'essayer de répondre aux urgences de mobilité du pays. C'est un mélange confus de mesures destinées à encadrer l'émergence d'un nouveau monde : concurrence dans les bus parisiens, arrivée des véhicules autonomes, émergence du covoiturage et des engins en libre-service (comme les trottinettes), soutien au vélo, développement des véhicules électriques ou biogaz... En toile de fond se trouve la question des données de mobilité, qui devront être partagées d'ici à 2021.

« C'est d'abord une boîte à outils dans laquelle les collectivités pourront venir piocher des solutions », assure-t-on au ministère des transports. Mais ladite boîte sera-t-elle suffisante pour réduire les fractures du pays ? ■

ÉRIC BÉZIAT

## Le gouvernement renonce au péage urbain

La décision de créer une vignette poids lourds n'est « pas prise », d'après la ministre des transports, Elisabeth Borne

C'est ce que l'on appelle un joli rétropédalage. Soucieux de ne pas donner aux « gilets jaunes » un autre motif susceptible d'alimenter leur colère et de renforcer leur mouvement, le gouvernement a décidé de renoncer aux péages urbains. Ils ont en effet été retirés du projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) qui doit être présenté, lundi 26 novembre, en conseil des ministres et auquel *Le Monde* a pu avoir accès.

Les péages urbains, qui existent depuis de nombreuses années à l'étranger (Londres, Stockholm ou Milan), figuraient pourtant encore dans le texte en octobre. Celui-ci prévoyait l'instauration d'un « tarif de congestion » afin de limiter la circulation automobile dans les centres urbains et de réduire les nuisances environnementales, à commencer par la pollution de l'air.

Ce tarif avait été fixé à 5 euros pour les grandes agglomérations de plus de 500 000 habitants (moins d'une dizaine en France, selon l'Insee), et à 2,50 euros dans celles de plus de 100 000 habitants (environ une centaine).

### Réticences des métropoles

Au ministère des transports, on justifie l'abandon du péage urbain par « le faible nombre de collectivités à avoir manifesté leur intérêt à utiliser cet outil », en théorie déjà prévu depuis le Grenelle de l'environnement de 2007, mais que le gouvernement souhaitait rendre enfin opérationnel.

Plusieurs métropoles avaient fait part de leurs réticences. A commencer par Paris. La maire de la capitale, Anne Hidalgo, pour une fois rejointe par la présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, avait dit son opposition au péage urbain, le jugeant « discriminatoire pour les ménages à faibles revenus ».

Pour lutter contre la pollution de l'air, les collectivités préfèrent s'appuyer sur un autre dispositif qui, lui, figure toujours dans le projet de loi : les zones à faibles émissions (ZFE). Poursuivi devant la Cour de justice de l'Union européenne pour des dépassements répétés des normes sur la qualité de l'air, le gouvernement a demandé, début octobre, à quinze

agglomérations concernées par ces excès de mettre en place des ZFE d'ici à 2020.

Concrètement, il s'agit, sur le modèle de ce qui se pratique déjà à Paris, d'interdire progressivement la circulation des voitures les plus polluantes sur la base des vignettes Crit'Air. La métropole du Grand Paris a ainsi voté, le 12 novembre, la mise en place d'une ZFE à partir de juillet 2019, dans le périmètre intérieur à l'A86, soit au niveau de soixante-dix-neuf communes.

Cette ZFE s'appliquera en priorité aux véhicules classés Crit'Air 5, c'est-à-dire aux diesels immatriculés avant 2001. Mais, là aussi, certains élus ont menacé de ne pas signer les arrêtés municipaux nécessaires à sa mise en place si des mesures d'accompagnement significatives n'étaient pas prises par le gouvernement afin d'aider les ménages les plus précaires à abandonner leurs vieux véhicules.

La ministre des transports, Elisabeth Borne, a rappelé, le 14 novembre, devant le Conseil économique, social et environnemental que l'objectif du gouvernement restait, en accord avec le plan climat, « l'interdiction de la vente de véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040 », soit la sortie des véhicules à moteur thermique (diesel et essence). Les dispositions contenues dans la LOM visent à tenir ce cap, fait-on savoir au ministère des transports.

Concernant la création d'une vignette pour les poids lourds, Elisabeth Borne a en revanche précisé, dimanche 25 novembre, au *Journal du dimanche* qu'« aucune décision [n'était] prise ». Nouvelle version de l'écotaxe (abandonnée sous le quinquennat Hollande), soutenue par le ministre de la transition écologique et solidaire, François de Rugy, elle est censée rapporter entre 320 et 560 millions d'euros pour financer l'entretien des infrastructures routières.

Initialement, la création de cette vignette devait pourtant être annoncée avant le conseil des ministres consacré à la LOM, pour une mise en place en 2020. Un autre rétropédalage pour éviter que les chauffeurs routiers enfilent à leur tour leur gilet jaune. ■

STÉPHANE MANDARD

Service de Documentation

# « C'est dans les zones rurales qu'on meurt le plus sur la route »

Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, vient ce mercredi 13 juin à la préfecture du Jura présenter les 18 mesures adoptées par le gouvernement pour faire baisser la mortalité sur la route.

**L**es détracteurs de la limitation à 80 km/h qualifient souvent cette mesure d'anti-rurale...

« C'est exactement l'inverse. Dans le Jura, sur les cinq dernières années, il y a deux fois plus de tués sur la route par rapport au nombre d'habitants qu'en moyenne en France pour le même nombre d'habitants. Et cela augmente encore si l'on prend la tranche des 18-24 ans. C'est dans les zones rurales qu'on meurt le plus sur la route. Quand on vit dans une ville de plus de 100 000 habitants on a trois fois moins de risque de mourir sur la route. C'est logique car on prend moins la voiture et on roule moins vite en agglomération ».

### En quoi cette limitation peut-elle améliorer la sécurité routière dans le Jura ?

« C'est un effet mécanique. En diminuant la vitesse, on diminue les distances de freinage. Ce sont des accidents qui ne vont pas se produire ou qui seront moins graves. Ce n'est pas une mesure contre les excès de vitesse, c'est une mesure pour lutter contre la mortalité sur la route ».

Que dites-vous aux conduc-



■ Emmanuel Barbe avec les forces de l'ordre à l'occasion d'un déplacement dans l'Ain en 2015 (à droite au premier plan sur la photo). Photo d'archives Laurent THEVENOT

### teurs chevronnés qui ne croient pas à cette argumentation ?

« Les gens qui pensent que la limitation à 80 km/h ne sert à rien se réfèrent souvent à leur expérience de la conduite. Mais je suis souvent tenté de dire aux gens qui roulent 40 000 kilomètres par an que cela ne les qualifie pas comme accidentologues. Nous travaillons sur les grands nombres. 500 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année sur les routes de France. Si des accidents sont évités ou moins graves, statistiquement, des vies seront épargnées. 350 à 400 selon nos calculs. Par-tout où cette mesure a été mise en place dans le monde occidental la mortalité routière a baissé ».

### Des élus, notamment jurassiens, réclamaient que le choix des routes à 80 km/h reviennent aux départements. Pourquoi ne pas avoir retenu cette possibilité ?

« D'abord pour leur éviter d'avoir à répondre, devant la famille d'un accidenté de la route, du choix d'avoir conservé l'axe où il s'est tué à 90 km/h. Ensuite, la tentation aurait été grande de laisser à 90 km/h certaines "belles routes" qui font partie du réseau structurant d'un département. C'est sur ce type de routes, où les conducteurs sont en confiance, qu'ils accélèrent et se tuent. Dans le Jura, ces axes structurants représentent 29 % du réseau... Et 73 % des tués ».

Propos recueillis par Jean-François BUTET

### Pas de nouveau radar

« Il n'y aura pas d'implantation de nouveau radar dans le Jura dans les mois à venir. Pour l'instant, nous travaillons à l'externalisation de la conduite des voitures radars. Les chauffeurs de sociétés privées conduiront ces véhicules sur des itinéraires déterminés par les autorités. Ce n'est pas eux qui décideront quels axes emprunter et quelles infractions verbaliser. Ils ne feront que conduire », souligne Emmanuel Barbe.

### POINT PAR POINT

#### ■ Des forces de l'ordre « invisibles »

Parmi les mesures que le délégué interministériel va détailler dans le Jura, ce mercredi, se trouve la future possibilité pour les forces de l'ordre de rendre leurs contrôles routiers « invisibles » aux yeux des applications pour smartphones qui permettent aux conducteurs de signaler leur présence. « Sur un contrôle de vitesse, ces alertes ne sont pas dérangeantes : elles font ralentir. Mais lorsque les contrôles sont mis en place pour lutter contre les conduites en état alcoolique, sous stupéfiants ou pour arrêter

un criminel, ça n'est pas la même chose ».

■ **Téléphone au volant et éthylotest antidémarrage**  
Emmanuel Barbe évoquera également la relance de l'éthylotest antidémarrage. Une mesure est aujourd'hui peu utilisée par les magistrats car souvent trop chère pour des gens qui ont déjà souvent tout perdu. Il parlera aussi du téléphone au volant. « Nous allons faire en sorte que, lorsqu'un conducteur est pris avec un téléphone et qu'il y a une seconde infraction, cela soit sanctionné par un retrait de permis et les deux amendes ».

Service de Documentation

## Taxis amateurs en zones rurales : l'exécutif joue l'apaisement

- Le gouvernement privilégie la concertation sur ce projet.
- Afin d'apaiser les craintes des taxis professionnels.

### TRANSPORT

Lionel Steinmann

@lionelsteinmann

Le gouvernement avance avec prudence sur la création d'un statut de taxis amateurs dans les zones rurales. Ce projet doit trouver sa concrétisation dans la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM), qui doit être présentée en Conseil des ministres à l'automne. Mais l'exécutif sait que le sujet est sensible, et n'entend pas passer en force, malgré sa volonté de trouver des solutions nouvelles pour les zones dépourvues de transports en commun. « Nous sommes totalement dans la concertation », souligne-t-on du côté du ministère des Transports.

L'un des objectifs principaux de la LOM est de réduire les « déserts de mobilité », ces zones, le plus souvent dans les campagnes, où la voiture individuelle est l'unique solution pour se déplacer. Le gouvernement souhaite dans ce cadre autoriser des particuliers à jouer occasionnellement le rôle de taxi, en étant rémunérés pour cela par les clients. Selon nos informations, le plafond de revenus annuels qu'ils pourraient tirer de cette activité serait fixé à 5.000 euros.

Les taxis professionnels redoutent l'instauration d'une concurrence inéquitable.

Cette perspective alarme les taxis professionnels. Ces derniers redoutent l'instauration d'une concurrence inéquitable, pratiquant des tarifs moins chers et payant peu ou pas de charges. Et ce, au moment où l'Assurance-maladie veut tailler dans les coûts du transport médical, qui représente en province l'essentiel des revenus des taxis. Le ministère des Transports s'efforce



Le gouvernement avance avec prudence sur la création d'un statut de taxis amateurs dans les zones rurales. Photo Pierre Gietzes/RÉA

de calmer ces inquiétudes. « Il ne s'agit pas de faire de l'ombre aux services existants, mais de répondre aux besoins non satisfaits », explique une source, aller au village d'à côté pour le marché par exemple.

#### Un outil pour les autorités locales

Le ministère envisage ce futur dispositif comme un outil mis à la disposition des autorités organisatrices de transport locales : ce seront

elles qui définiront les zones où les taxis amateurs pourront exercer et les modèles de véhicules éligibles, qui fixeront la tarification et délivreront les agréments aux personnes intéressées.

Initialement, le projet prévoyait également d'autoriser ces taxis amateurs à faire des courses entre les zones rurales et les « pôles multimodaux de transport », en clair les aéroports et les grandes gares à proximité. Une perspective très critiquée par les professionnels, qui

voyaient une concurrence directe pour eux, mais aussi la possibilité pour les taxis clandestins de s'abriter derrière ce statut pour racoler à la sortie des aéroports.

L'exécutif s'est montré sensible à ces arguments, et cette disposition pourrait disparaître du projet de texte qui sera transmis au conseil d'Etat.



Lire l'éditorial  
de David Barroux  
Page 6

Service de Documentation

**Société** Le Pays des Vosges saônoises (162 communes) démarre une expérience d'autopartage en milieu rural. Avec comme point de départ, Lure. Une première en Franche-Comté

# La ruralité en mode autopartage

**Lure.** À deux pas de la gare, le premier véhicule autopartagé en milieu rural en Franche-Comté. Il est destiné aux automobilistes qui recherchent ponctuellement un véhicule, à ceux qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture et de l'entretenir, à ceux qui hésitent à en acheter une seconde, aux jeunes en recherche d'emploi ou encore aux familles.

## « Pas la solution miracle »

« Nous sommes bien conscients que l'autopartage n'est pas la solution miracle au problème de la mobilité en milieu rural mais il est l'une des pièces du bouquet de mobilité à mettre en place pour répondre à tous les besoins en déplacement (domicile-travail, domicile-service, loisirs, tourisme) », nuance Gilles Grosjean, vice-président au Pays des Vosges saônoises. Pour résoudre le problème d'absence de transports en commun, d'autres voies sont à explorer : covoiturage, stop organisé, vélo, transport à la demande, télétravail...

Le Pays des Vosges saônoises pilote l'opération dans le cadre du Plan climat énergie territorial, avec le soutien de l'Ademe, de la Région, du commissariat à l'aménagement du massif des Vosges, de la Ville de Lure. Objectifs affichés : réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre...



■ Un service rentable si on roule moins de 10 000 km/an.

Photo P.L

Le fonctionnement du service est confié à la coopérative Citiz qui exploite déjà un parc de véhicules dans douze stations sur le Grand Besançon.

## A la recherche d'un modèle économique

La formule, qui a déjà fait ses preuves en ville, se cherche un modèle économique à la campagne, résume en substance Jean-Baptiste Schmider, directeur de Citiz. « Nous sommes partants pour cette expé-

rimentation en milieu rural car le Pays des Vosges saônoises nous garantit des recettes ». La structure s'est, en effet, engagée à utiliser régulièrement le service.

L'autopartage, ce n'est pas du covoiturage mais le partage d'un véhicule à la carte qu'on peut louer pour une ou plusieurs heures (voire plusieurs jours) pour 1, 100 km ou plus. Concrètement, le véhicule sera disponible sept jours sur sept, 24 heures sur 24. L'utili-

sation se fait en quatre étapes. D'abord s'abonner au service sur le site de Citiz ou auprès du Pays des Vosges saônoises. Ensuite, réserver via le site de Citiz ou via l'application Citiz développée pour smartphone. Puis, déverrouiller le véhicule grâce au boîtier installé derrière le pare-brise avec la carte d'adhérent. Les clés du véhicule sont dans le vide-poches, accrochées à un boîtier qui permet de noter

## 5 €/heure sans abonnement

► Trois formules existent en fonction de la fréquence d'utilisation. Le tarif est de 5 €/heure et 50 €/24h sans abonnement. Pour la formule classique (abonnement de 8 € par mois), il en coûtera 3,50 €/heure et 35 €/24 h. Pour la formule «Fréquence» (16 € par mois), ce sera 2,50 €/heure et 37 €/24 h. Pour toutes les formules, ajouter 0,35 €/Km pour une distance inférieure à 100 km.

► L'adhésion au service est de 40 €, réduit à 20 € pour les demandeurs d'emploi, les jeunes de moins de 26 ans, les abonnés SNCF/TER.

► Un dépôt de garantie de 150 € est demandé ainsi qu'une caution de 600 € (non encaissée).

► L'abonnement est offert pendant trois mois.

l'état de propreté et de signaler d'éventuels incidents. Après le trajet, il suffit de ramener la voiture au point de départ.

Gilles Grosjean a fait les comptes. À ce tarif (voir ci-dessus), il est plus rentable d'avoir recours à l'autopartage que d'être propriétaire d'une voiture parcourant moins de 10 000 km par an.

Patricia LOUIS

Plus d'infos sur : <http://besancon.citiz.coop/>

HAUTE-SAÔNE Transports

# Le covoiturage, c'est pas que du blabla

Très utilisé pour les longs trajets, le « court voiturage » est en train de grimper, petit à petit. Et il n'est pas l'apanage des zones les plus urbaines. En Haute-Saône, les salariés covoiturent aussi pour rejoindre leur lieu de travail.

**D**e chez soi à son lieu de travail, le covoiturage est en marche. À défaut d'avoir le moindre chiffre en Haute-Saône pour étayer précisément ce constat, on peut se fier aux réponses obtenues de plusieurs entreprises du département. Oui, leurs salariés pratiquent le covoiturage. Souvent entre eux, parfois avec des inconnus rencontrés par le biais de plateformes de mise en relation.

Pour ces petits trajets pourtant, une grosse marge de progrès est largement possible en France. Une étude de l'Ademe (septembre 2016) a évalué qu'environ 3% seulement des déplacements domicile-travail sont réalisés en covoiturage. Parmi les freins : le faible intérêt financier pour le covoitreur comme pour le covoituré par rapport aux contraintes, la potentielle incertitude quant au trajet retour.

Mais aujourd'hui, les entreprises semblent de plus en plus sensibilisées à la question et tentent de lever les obstacles. Notamment ceux liés aux horaires. C'est le cas à Gevigney-et-Mercey, chez la Sagev. Chez ce fabricant de vérins hydrauliques, au sein de l'atelier, on tente d'intégrer plusieurs salariés qui souhaitent covoiturer au sein de la même équipe. « Afin d'harmoniser leurs horaires », explique le patron Pierre-Antoine Quivogne, forcément sensible à la problématique de la mobilité dans une entreprise installée en milieu

rural et dont les salariés viennent d'un peu tout le département dans un rayon qu'il estime de 30 km, voire de Haute-Marne.

**« On pourrait faire bien mieux, même ici »**

Dans les bureaux également, la mobilité à plusieurs se pratique, là encore plutôt entre collègues. Pierre-Antoine Martin, Arnaud Schmitt et Dylan Lapoirie covoiturent depuis près de deux ans. Les trois vivent dans l'agglomération de Vesoul. Un peu plus de 30 km les séparent de leur entreprise et plutôt que de faire rouler plusieurs voitures à vide, ils ont préféré en remplir une. « Nous prenons notre voiture à tour de rôle : pendant une semaine, c'est l'un qui prend la sienne, la semaine suivante, c'est un autre, etc. », décrit Pierre-Antoine Martin, ingénieur en recherche et développement âgé de 25 ans. Pourquoi covoiturer ? Pour

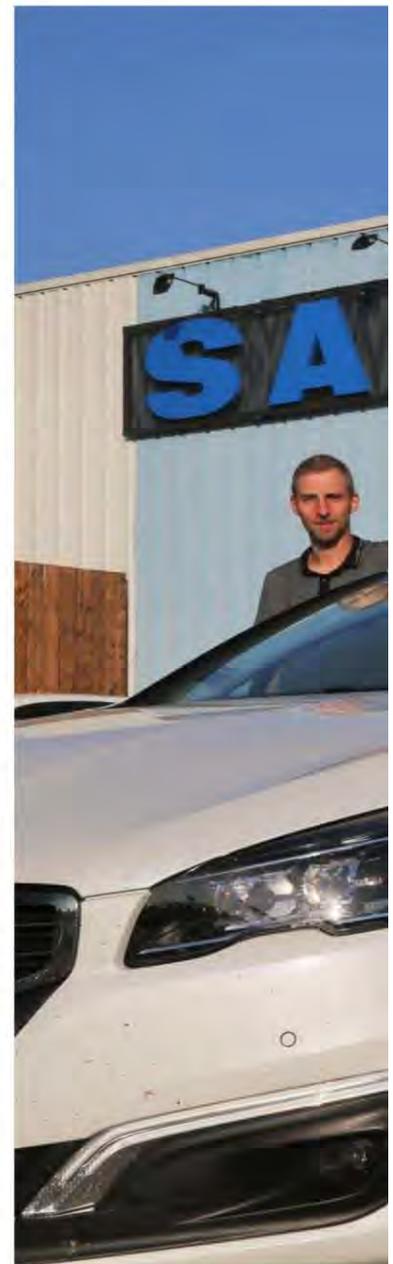
l'ambiance, répondent-ils. Arnaud Schmitt, 26 ans, ingénieur également, covoiture même pour retourner dans sa famille à Châlons-en-Champagne. « C'est beaucoup plus sympa de rouler avec d'autres, de pouvoir échanger. » Lui, Pierre-Antoine et Dylan l'assurent, ils parviennent à ne pas discuter boulot pendant le trajet. « Au pire, on va le faire pendant 5-10 minutes en sortant du bureau, puis on passe à autre chose. »

Plus motivés par l'ambiance et le partage, l'envie de faire des économies n'est pas franchement le moteur direct de leur démarche. L'aspect environnemental n'est pas directement abordé même s'ils évoquent bien l'inutilité de prendre trois voitures là où une seule suffit. De ce point de vue, « on pourrait faire largement mieux », analyse Pierre-Antoine Martin en regardant le parking de l'entreprise.

Laurie MARSOT



Après les longs trajets, de nouvelles plateformes de mise en relation apparaissent aujourd'hui pour se concentrer sur les trajets courts. Photo DR/©David Lefevre - BlaBlaCar



## Vers une soixantaine d'aires de covoiturage

Les services du Département travaillent depuis plusieurs mois sur un schéma départemental des aires de covoiturage. Au mois de septembre, à l'occasion d'une réunion de rentrée, le président du conseil départemental Yves Krattinger annonce « une soixantaine d'aires de covoiturage » prévues dans le cadre de ce schéma. Des lieux identifiés en premier lieu par les services du Département, à partir de plusieurs données : les flux de circulation, la présence de grosses entreprises, des études Insee sur le lieu de vie des salariés de ces entreprises. Mais ce travail a aussi pleinement impliqué les communautés de communes, puisqu'une fois les potentiels lieux clé identifiés, le Département s'est rapproché des com'com pour leur soumettre leurs propositions et prendre en compte d'éventuelles habitudes d'ores et déjà inscrites par les usagers qui n'ont pas attendu les pouvoirs publics pour partager leurs trajets.

En revanche, le Département n'envisage pas de créer sa propre plateforme mais plutôt de renvoyer les usagers vers la

centrale créée par la Région Bourgogne Franche-Comté. Cette centrale, Mobigo, jusque-là limitée à la Bourgogne, est en train de se déployer à la Franche-Comté. Surtout, une troisième version, Mobigo 3, est attendue pour l'an prochain, entre le mois de février et l'automne. Un site internet, qui donnera toutes les possibilités de mobilité en combinant des moyens de transport pour se déplacer d'un point A à un point B sur le territoire bourguignon franc-comtois », détaille Michel Neugnot, vice-président de la Région en charge des transports, des déplacements et des intermodalités. « Quels sont ces moyens de transport ? La marche, vélo, (les mobilités douces), la mobilité partagée, c'est-à-dire l'autopartage et le covoiturage, ou enfin les services organisés, comme le transport à la demande, train régional, le car régional. Surtout, sur ce site, on va aller beaucoup plus loin puisqu'on va offrir la possibilité d'acheter ses titres de transport, ou de faire ses réservations. »

L.M.

### LE CHIFFRE

10

Plus de 10 millions de trajets longue distance sont réalisés tous les ans en covoiturage, selon des chiffres du ministère de la Transition écologique parus en mai dans Les Échos. Selon cet article, 42% des Français ont déjà expérimenté la pratique comme conducteur ou passager. Mais on roule encore beaucoup seul : on ne compte que 1,1 personne en moyenne par véhicule. En passant à deux, on pourrait réduire d'1/3 les automobiles en circulation.



Pierre-Antoine Martin, Arnaud Schmitt, tous deux ingénieur, et Dylan Lapoirie, responsable qualité, covoiturent depuis près de deux ans pour rejoindre la Sahgev depuis l'agglomération vésulienne. Photo Bruno GRANDJEAN



En Haute-Saône, les services du Département ont identifié une soixantaine d'aires de covoiturage dans leur schéma. En septembre, restait à préciser la question du financement pour la réalisation de ces aires. Archives ER/Pierre MATHIS

70A03 - V1

## Le Pays riolais, terre de covoitureurs



À Voray-sur-l'Ognon, les habitudes des usagers ont convaincu la com'com du Pays Riolais (sur la photo, Cyril Sauget, directeur des services et Roger Renaudot, président) d'investir pour sécuriser et aménager de manière officielle le terrain.

Est-ce en raison de sa position géographique ? La communauté de communes du Pays Riolais (33 communes, de Grandvelle à Voray-sur-l'Ognon, et de Oiselay à Cirey) travaille sur le covoiturage depuis de nombreuses années déjà. La com'com a lancé en 2012, en même temps que son site internet, une plateforme de covoiturage ([www.cc-pays-riolais.fr](http://www.cc-pays-riolais.fr) rubrique covoiturage). Les usagers s'inscrivent, enregistrent leur trajet, les étapes, les dates, les horaires, le nombre de places, etc. Le nombre d'inscrits reste encore assez confidentiel, de l'aveu même d'un agent de la com'com, toutefois, le service existe, sans coûter grand-chose à la com'com puisque « nous ne le gérons pas : la plateforme existe, les gens s'inscrivent et se rencontrent entre eux ».

### Une aire en place depuis 2014 à Rioz

Parallèlement, la com'com compte sur son territoire plusieurs aires de covoiturage, en gros, des parkings plus ou moins aménagés. « Ça n'a rien de surprenant. Cela s'explique par notre position géographique, entre Vesoul et Besançon certes, mais aussi du fait que Rioz connaît depuis de nombreuses années un certain dynamisme. Nous avons beaucoup de zones d'activités avec des entreprises, qui captent du monde. » Parmi ces aires : celle de Voray-sur-l'Ognon, réaménagée tout récemment par la communauté de communes. Située sur la route de Boul, après le pont en entrant sur Voray, elle compte quatorze places de stationnement dont une réservée aux personnes en situation de handicap. « Les gens l'utilisaient déjà depuis longtemps », détaille l'employé du Pays Riolais. « Je passe régulièrement devant, je vois toujours de cinq à huit voitures minimum dessus. Raison pour laquelle nous avons souhaité la sécuriser, car les usagers se garaient trop près de la route. Le terrain appartenait à la com'com. Nous avons fait des travaux afin notamment de reculer le terrain, réaliser des bordures, et délimiter les places. » Coût total de l'opération : 25 160 € HT, subventionné à hauteur de 45 % par l'État, et 25 % par la Région Bourgogne Franche-Comté. Cette aire s'inscrira d'ailleurs dans le futur schéma départemental d'aires de covoiturage sur lequel le Département travaille depuis plusieurs mois (lire par ailleurs).

Sur le territoire, d'autres aires existent. L'une, à Rioz, existe depuis 2014, réalisée par la commune, et située à proximité de l'échangeur de la RN57 et de l'arrêt Livéo. Des parkings utilisés par les co-voitureurs, plus confidentiels et non aménagés à ce jour (Etuz, Oiselay-et-Grachaux, Boulot et Grandvelle-et-le-Perrenot) existent également. Il est trop tôt pour savoir si à terme ceux-ci seront aménagés dans le cadre du schéma départemental. Mais d'autres projets existent : « Le Pays Riolais envisage l'implantation d'autres aires de covoiturage sur son territoire », poursuit l'agent. « Une réflexion est menée. Deux projets en lien avec le Département et la mise en 2x2 voies de la RN57 sont à l'étude sur les communes de Sorans-lès-Breurey (hameau de They) et de Hyet. »

L.M.  
avec notre correspondant local Bernard GERARD

# ***La ligne des Hirondelles citée à l'assemblée nationale***

**Vu sur la page Facebook  
de Danièle Brulebois, sénatrice**

Alors que certains brandissent comme un épouvantail la fermeture des petites lignes, faute d'arguments valables contre le pacte ferroviaire que nous examinons en ce moment à l'Assemblée nationale, Madame le Ministre confirme ce soir qu'il n'y a aucune volonté de fermer les petites lignes bien au contraire. Elles sont vitales pour le développement et l'aménagement de nos territoires et pour la mobilité au quotidien. Madame le Ministre a cité spécialement en exemple la ligne des Hirondelles du Jura de Dole à Saint Claude, qu'il n'est nullement question de fermer: elle a eu à ce sujet une concertation avec la Présidente de Région Marie Guite Dufay qui partage cette volonté de maintenir un service public essentiel pour les habitants et pour l'activité économique des zones rurales.

## La fracture mobilité s'accroît entre les territoires

**Les 4es rencontres de la mobilité inclusive ont réuni, le 18 janvier à Paris, des acteurs associatifs de la mobilité solidaire, des élus et spécialistes de la mobilité rurale, des parlementaires et start-up positionnées sur cet enjeu. En amont a été présentée une enquête réalisée par l'institut Elabe. Ses résultats confirment le manque d'accessibilité des Français aux transports et son impact sur l'insertion professionnelle.**

Les difficultés d'accès à la mobilité sont un frein à l'emploi. C'est, pour faire court, tout le propos du Laboratoire de la mobilité inclusive. Les 4es rencontres organisées le 18 janvier à Paris par cette instance hybride - créée par Total avec l'association Wimoov (anciennement Voiture & co, pionnier du covoiturage), et qui fédère aujourd'hui seize acteurs, privés, publics et issus de la société civile - ont réuni près de 300 personnes. Dont des élus locaux, maires et parlementaires, ainsi que des experts et représentants d'opérateurs de transports. "Notre but est d'éveiller les consciences sur l'importance de développer une mobilité inclusive et de sensibiliser davantage les élus et autorités organisatrices. La mobilité est une compétence. Tout le monde ne maîtrise pas ses codes", souligne Manoelle Lepoutre, directrice Engagement et société civile du groupe Total. A ses côtés, Florence Gilbert, qui représente Wimoov et préside ce laboratoire devenu une fondation, ajoute que la mobilité inclusive doit donc apporter des solutions contre l'exclusion sociale et professionnelle. Et que la loi NOTRe, en validant le transfert des compétences transport des départements vers les régions, offre désormais un bon cadre pour "hisser l'enjeu au cœur des politiques régionales".

### Travailler avec les collectivités

Pour progresser, encore faut-il combattre les obstacles aux déplacements. Pour en traiter, les groupes de travail de cette fondation travaillent de près avec des collectivités locales comme la communauté d'agglomération havraise (Codah). Des actions concrètes émergent aussi dans des villes comme Tarbes (achat solidaire de voitures) ou Le Mans (plate-forme orientant vers une auto-école, des garages solidaires). "Nous proposons une aide concrète, Wimoov anime une vingtaine de plateformes de mobilité ancrées dans les territoires. Nous prêtons des véhicules, faisons du suivi individualisé, de la formation, établissons des plans d'accompagnement adaptés à chaque situation", indique Florence Gilbert.

Du côté de la gouvernance et de l'organisation des transports publics, Olivier Faure, député socialiste de Seine-et-Marne et président du haut comité de la qualité des services dans les transports, a suggéré durant ces rencontres l'idée de "réfléchir à intégrer cet enjeu dans les contrats de délégation de services publics". "Multiplions les innovations sociales, en la matière la créativité des associations est inépuisable", a ajouté Ségolène Neuville, secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Le maire d'une petite commune de Seine-et-Marne, Trilport, est aussi venu témoigner des difficultés de la mobilité péri-urbaine, de la question de l'exclusion qu'elle sous-tend, et de la nécessité de développer le transport à la demande. D'autres maires ont rappelé que dans leurs communes, aucune offre de transports n'existe tout bonnement.

### Cibler les obstacles

En parallèle, deux études améliorent la connaissance de ces obstacles aux déplacements. La première, entamée depuis deux ans sur la mobilité périurbaine, a été présentée durant ces rencontres par le think tank The Shift Project. Elle propose des mesures favorisant la réduction des émissions carbonées liées à la mobilité dans ces zones de moyenne densité. Et fait le point sur des solutions alternatives comme le développement du vélo.

Lors de ces rencontres sont aussi intervenus, à l'appui de cette réflexion, les experts d'un établissement public qui mobilise une partie de ses effectifs à l'étude de la mobilité, le Cerema. L'établissement travaille en étroite proximité avec les collectivités et estime que la marche et le vélo ont un fort potentiel de développement en milieu rural. Et que dans ces territoires, plus de 20% des déplacements se pratiquent déjà à pied.

La seconde étude, dévoilée en amont de ces rencontres, consiste en une enquête en ligne réalisée début décembre 2016 par l'institut Elabe auprès d'un échantillon de 1.003 personnes. Elle confirme que les déplacements quotidiens représentent une expérience difficile pour plus de quatre Français sur dix. Les usagers des TER sont les plus affectés

– 74% d'entre eux disent rencontrer des difficultés "de temps en temps" – talonnés de près par les habitués du métro ou du RER (66%). Faut-il voir le verre à moitié plein ou à moitié vide ? 60% des sondés estiment disposer d'un accès facile et rapide aux réseaux de transport local (car, bus métro, tramway). Et donc quatre Français sur dix estiment au contraire ne pas en disposer.

La fracture territoriale est toujours à l'œuvre : les habitants de la région parisienne et des villes de plus de 100.000 habitants considèrent, pour les trois quarts d'entre eux, que les moyens de transport sont suffisamment développés dans leur zone d'habitation. Dans les communes rurales, ils sont 77% à estimer que c'est le contraire, et 62% dans les communes de 2.000 à 20.000 habitants. La fracture s'accroît avec les nouvelles mobilités et l'offre dérégulée (covoiturage, autopartage, location de voitures entre particuliers) : dans les communes rurales, 73% des habitants estiment ne pas avoir un accès simple à ces dispositifs pourtant en plein essor. Enfin, dernier enseignement : près d'un Français sur quatre (23%) dit avoir déjà refusé un travail ou une formation faute de moyen de transport pour s'y rendre.

Morgan Boëdec / Victoires-Editions

## 28 départements demandent au gouvernement de renoncer à la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires



Dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre, les présidents de 28 départements demandent au gouvernement de renoncer à abaisser la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires. "Les habitants des territoires ruraux sont directement impactés par cette mesure, la voiture constituant souvent le seul moyen de transport de proximité", écrivent ces élus dans leur courrier diffusé à la presse le 2 mars. "L'application généralisée et indifférenciée de cette nouvelle règle engendre inévitablement une incompréhension de la part des automobilistes", explique dans cette lettre François Sauvadet, président de la Côte-d'Or et du groupe Droite, Centre et Indépendants (DCI) à l'Assemblée des départements de France à l'initiative de ce courrier.

Les autres signataires sont les président des conseils départementaux de l'Aisne, des Ardennes, de l'Aube, de l'Allier, des Hautes-Alpes, du Calvados, du Cantal, de Charente, de Corrèze, de la Creuse, de l'Essonne, de l'Indre, de l'Isère, du Jura, de Haute-Loire, du Loiret, de la Manche, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Moselle, du Nord, de l'Orne, du Rhône, de Saône-et-Loire, du Val-d'Oise et de l'Yonne.

La décision, annoncée en janvier, de limiter à partir du 1er juillet, au nom de la sécurité, la vitesse à 80 km/h, au lieu de 90 km/h, sur 400.000 kilomètres de routes secondaires à double sens et sans séparateur central a déjà suscité de nombreuses indignations d'élus locaux. Le 15 février, le conseil départemental de la Corrèze, présidé par Pascal Coste (Les Républicains), qui fait partie des signataires de la lettre ouverte, avait adopté à l'unanimité une motion pour demander au Premier ministre une "dérogation" pour "expérimenter" sur 975 kilomètres de ses routes secondaires la limitation de vitesse... à 90 km/h.

# Petites lignes ferroviaires : un avenir au bout du tunnel ?



© Pierre Gleizes / Rea |

Supprimer une ligne de train TER par un service de car est une décision délicate pour les élus. Pour les aider dans leurs arbitrages, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a livré le 8 juin une étude qui éclaire le phénomène de perte de clientèle lors de la bascule d'un mode vers l'autre.

La réforme ferroviaire, précédée du [rapport Spinetta](#), a relancé le débat sur l'avenir des lignes UIC 7 à 9, souvent appelées petites lignes et qui représentent jusqu'à 60% du réseau dans certaines régions comme la Nouvelle-Aquitaine. Le rapport Spinetta (voir notre article dans l'édition du 15 février 2018) conçoit leur maintien en exploitation comme une "particularité française". "Il présente ces dessertes TER en zone peu dense comme un fardeau financier avec des services peu fréquents et peu fréquentés. Mais cette faiblesse de la fréquentation n'a rien de structurel : elle résulte d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, de la vitesse insuffisante, de la dégradation des infrastructures, des ralentissements, retards et suppressions de trains", a souligné Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ([Fnaut](#)), lors d'un point presse sur le sujet le 8 juin.

## De l'espoir pour ces petites lignes

Le rapport Spinetta estime que cette "spécificité française" va jusqu'à biaiser les comparaisons internationales en termes de coûts et de productivité du système ferroviaire. La Fnaut l'invite en réponse à regarder les innovations techniques et commerciales qui redynamisent chez nos voisins ces petites lignes avec des arrêts à la demande "mais aussi des trains mixtes (avec messagerie) comme les cars postaux et de la relance du trafic de fret". Le trafic reprend là où la "solution de facilité" proposée en France consiste à du transfert sur route (remplacement par un car). Ce qui évite à la SNCF, dénonce la Fnaut, "de faire des efforts techniques et commerciaux et à certaines régions d'avoir à traiter les déficiences de leur gouvernance des trains TER". La Fnaut demande donc un moratoire sur la fermeture de ces lignes, suivra de près les audits prévus et se dit attachée, ajoute Bruno Gazeau, président de la fédération, "à leur aspect contradictoire et à leur ouverture au débat public".

Autre point qui fâche: le gain environnemental parfois mis en avant en cas de remplacement d'un train par un car. "L'argument est trompeur : une partie de la clientèle ne bascule en réalité pas du train au car mais se reporte sur la voiture", pointe Jean Sivardière. Comment estimer cette perte de clientèle suite à un transfert à la route de services ferroviaires ? Pour en avoir le cœur net, la Fnaut a commandité une étude au cabinet de conseil [Trans-Missions](#). "Il y a peu d'études sur le sujet, or de tels enseignements sont à porter à la connaissance des élus", défend Jean Sivardière. Il faut dire que le manque de transparence des données ne rend pas la tâche aisée.

## **Bonus train versus malus car**

La société de conseil est parvenue à analyser une douzaine de cas avec une double approche : évaluer la variation de la fréquentation à la suite d'un transfert du train vers le car mais aussi l'inverse, du car vers le train. Elle retient l'échantillon suivant : fermeture puis réouverture de la ligne Tours-Chinon ; fermetures pour travaux puis réouvertures de Nantes/Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes/Pornic et Aix-en-Provence/Marseille ; réouverture après une longue fermeture d'Avignon/Carpentras ; fermeture en 2012 dans le Gard de la ligne Alès-Bessèges et suppression en 2011 en Bourgogne-Franche-Comté de la ligne TER Avallon-Autun.

Ses conclusions ? En cas de fermeture, un phénomène de "malus car" se confirme, avec une perte moyenne de clientèle de l'ordre de 41%. La clientèle occasionnelle s'évaporerait plus que celle qui est captive (transports scolaires). Lors d'une réouverture de ligne ferroviaire intervient au contraire un "bonus train", avec un gain de clientèle de 65%. En Allemagne, des cas de réouvertures de lignes avec de nouvelles offres et de bons matériels ont drainé des hausses spectaculaires des fréquentation. "En France on sait moins y faire. Le potentiel est pourtant là. Plus regrettable, comme on ne sait pas remplir les trains, on les supprime. En prétextant qu'ils sont vides et que le car est moins cher", conclut Jean Sivardière.

# Projet de loi d'orientation des mobilités : une "boîte à outils" pour la mobilité du quotidien

Maintes fois reporté, le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a enfin été présenté en conseil des ministres ce 26 novembre. Ce texte, qui vise à améliorer les déplacements du quotidien et à planifier constructions et rénovations d'infrastructures, entend fournir de nouveaux outils aux collectivités pour exercer leurs compétences dans le domaine de la mobilité.



Min\_ecologie

Élisabeth Borne a présenté ce 26 novembre en conseil des ministres le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Initialement annoncée pour le printemps, la présentation du texte a été plusieurs fois retardée, notamment à cause de la réforme ferroviaire. Elle intervient aujourd'hui - comme un simple fait du hasard - au beau milieu du mouvement des "gilets jaunes", amorcé sur un mouvement de protestation contre la hausse de la fiscalité sur les carburants.

Le texte est "un projet de loi visant à améliorer la mobilité du quotidien", a dit la ministre des Transports à l'issue du conseil des ministres. Il doit d'abord, selon elle, permettre de "sortir les zones blanches de la mobilité" pour "apporter partout des solutions pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle". "Fruit d'un travail collectif de 18 mois, cette loi est pensée comme une boîte à outils à la disposition de tous les acteurs dont les opérateurs de

transports et les collectivités", a commenté un peu plus tard Élisabeth Borne, lors d'un point presse au ministère. "Elle facilitera notamment pour les autorités organisatrices de la mobilité l'intégration dans leurs offres de nouveaux services comme l'autopartage et le covoiturage, a-t-elle ajouté. Elles pourront financer et mettre en œuvre des services de mobilité à caractère social." "L'État ne se contente plus de construire des infrastructures, il assume un rôle de facilitateur qui donne à tous les outils nécessaires pour apporter les meilleures réponses, inventer, innover et améliorer les déplacements quotidiens de nos concitoyens", résume son ministère.

### **Nouveaux outils pour les collectivités**

Le texte comporte 15 mesures phares. Pour commencer, tout le territoire sera couvert par des "autorités organisatrices de la mobilité", intercommunalités ou régions, ces dernières ayant pour mission de coordonner les modes de déplacements sur leur territoire. Elles seront conseillées par des "comités de partenaires" comprenant des usagers et des employeurs. Les collectivités locales pourront subventionner les offres de covoiturage pour en faire une solution de mobilité. La loi leur donnera là aussi la possibilité de mettre en place des voies réservées au covoiturage ou aux véhicules les moins polluants sur les grands axes, autoroutes et périphériques.

Les régions devront veiller à ce qu'il y ait sur tout le territoire des applications donnant toutes les informations sur son trajet et permettant de trouver le meilleur itinéraire, payer son billet, etc. Toutes les données sur les offres disponibles devront être rendues publiques d'ici à 2021.

Le texte prévoit un accompagnement individualisé pour les demandeurs d'emplois et donnera aux collectivités la possibilité de mettre en œuvre des services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles pour des publics ciblés (jeunes, seniors, chômeurs, etc.). Les accompagnateurs de personnes en situation de handicap pourront aussi bénéficier de la gratuité ou de tarifs réduits dans les transports en commun. Un "forfait mobilités durables" - facultatif - d'un montant maximum de 400 euros par an (en franchise d'impôt et de cotisations sociales) sera créé pour que les employeurs puissent encourager les déplacements domicile-travail en vélo ou en covoiturage. À noter, ce forfait remplacera l'indemnité kilométrique vélo dont la mise en œuvre est restée "trop limitée car trop complexe", estime le ministère de la Transition écologique et solidaire. L'État le mettra en place d'ici à 2020 pour ses propres agents, à hauteur de 200 euros par an. Pour Julien Honnart, qui dirige la start-up Klaxit, "l'instauration de ce forfait va donner un intérêt économique, du point de vue du passager covoituré et plus seulement du conducteur, à utiliser ce moyen de transport. Aux entreprises et territoires de s'emparer de ce nouvel outil. Les directions juridiques des collectivités auront besoin d'accompagnement sur le sujet." Le "plan vélo", présenté en septembre dernier, est également intégré dans le projet de LOM. Il prévoit entre autres un fonds de 350 millions d'euros pour aménager des itinéraires cyclables et des mesures contre le vol.

### **Encadrement des nouveaux engins de déplacement**

L'usage des nouveaux engins de déplacements, comme les trottinettes électriques, va être enfin encadré. L'essor des véhicules autonomes va également l'être, les navettes collectives devant être autorisées en 2020 et les véhicules particuliers deux ans plus tard. Des expérimentations encadrées ont déjà débuté. Le ministère de la Transition écologique et solidaire cite l'exemple rouennais où un service de navettes autonomes circulant à la demande est testé depuis juin. Pour aider les collectivités à mieux encadrer les solutions en libre-service (voiture, vélos, trottinettes), le texte offre la possibilité d'instaurer un cahier des charges fixant aux opérateurs des critères à respecter. des collectivités comme la métropole de Bordeaux envisagent déjà de mettre en place une charte de bonnes pratiques. Le projet de LOM donnera une base juridique à ce type d'outils.

Pour favoriser les voitures électriques, le texte rendra obligatoire le pré-équipement de bornes de recharge électrique dans tous les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, et l'équipement de tous les parkings de plus de 20 places des bâtiments non résidentiels d'ici à 2025. Le coût d'installation des bornes de recharge électrique ouvertes au public doit être "drastiquement réduit" grâce à une plus grande prise en charge des coûts de raccordement au réseau.

### **Abandon des péages urbains**

Les agglomérations de plus de 100.000 habitants pourront mettre en place des "zones à faibles émissions" (ZFE) interdisant la circulation de certains véhicules polluants dans certaines zones et à certaines heures, selon des modalités de leur choix. Quinze métropoles se sont déjà montrées intéressées. Le gouvernement a finalement décidé d'exclure du projet de loi les péages urbains. "On y a travaillé mais après avoir écouté les collectivités, nous craignons que cela aggrave la fracture territoriale, a justifié Élisabeth Borne. Si les acteurs locaux ne souhaitent pas s'en emparer il ne sert à rien de le faire figurer dans le texte".

Le projet de LOM comprend également les dispositions législatives nécessaires à la réforme du permis de conduire

promise par le président de la République le 9 novembre dernier, afin de réduire les délais et d'en baisser le coût. Enfin, le texte couche sur le papier les orientations du gouvernement depuis son arrivée aux affaires à la mi-2017 : la priorité en matière d'infrastructures est donnée aux transports du quotidien et à l'entretien des réseaux existants, tant ferroviaire que routier. Un effort particulier est mis sur le désenclavement des territoires, avec une enveloppe d'un milliard d'euros pour achever certains axes routiers. L'État entend aussi agir sur la désaturation des grands noeuds ferroviaires et aider les transports en commun. Les grands projets, en revanche, sont réduits à la portion congrue.

Les principaux projets ferroviaires, routiers et fluviaux envisagés par le gouvernement, sont décrits dans une annexe au projet de loi (lire notre encadré ci-dessous) Les objectifs ne sont pas très ambitieux, l'exécutif ayant dû choisir de concentrer ses efforts sur les transports du quotidien et de ne rien annoncer qui ne puisse être financé. Cette liste, qui cite les engagements prévus pour le mandat en cours et le prochain - jusqu'en 2027 - pourra être modifiée par le Parlement.

## **Infrastructures de transport : les grands projets du gouvernement**

### **Les voies ferrées**

- Ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse : priorité à l'aménagement des sorties de Bordeaux et Toulouse (travaux lancés dans le quinquennat, d'ici 2022), puis au tronçon Agen-Toulouse. Le gouvernement cherche avec les collectivités locales des ressources dédiées pour accélérer le calendrier.

- Ligne nouvelle entre Paris et la Normandie : priorité à l'aménagement de la gare Saint-Lazare à Paris (travaux lancés dans le quinquennat), puis à la réalisation de Paris-Mantes (lancement des travaux avant 2027) et à la traversée de Rouen.

- Liaison Marseille-Nice : d'abord des améliorations du côté de Marseille, Toulon et Nice (travaux lancés dans le quinquennat), puis une gare souterraine à Marseille Saint-Charles -qui ne serait plus en cul-de-sac - et des aménagements sur le reste de la ligne.

- Ligne nouvelle Roissy-Picardie : réalisation en donnant la priorité aux trains régionaux (premiers travaux lancés dans le quinquennat).

- Ligne nouvelle Rennes-Redon : une nouveauté destinée à accélérer les liaisons Rennes-Nantes et Rennes-Quimper, pour compenser l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes (études lancées dans le quinquennat). Une nouvelle signalisation doit parallèlement être déployée d'ici 2027 sur la ligne Le Mans-Angers-Nantes.

- Rénovation des lignes classiques Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et Paris-Clermont, et achat de trains neufs (dans le quinquennat).

- Le grand tunnel du Lyon-Turin, sous les Alpes, reste cité parmi les engagements du gouvernement en attendant que les Italiens adoptent une position définitive.

- Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : pas de calendrier.

### **Les routes**

- Lancement d'ici cinq ans des chantiers de quatre autoroutes à péage déjà déclarées d'utilité publique : Toulouse-Castres (A69), Route Centre Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier (A79), contournement de Rouen (A133 et A134), achèvement de l'axe Rouen-Orléans dans l'Eure-et-Loir (A154)

- Achèvement d'ici le milieu des années 2020 du doublement de la très accidentogène Route Centre Europe Atlantique (RCEA) dans la Saône-et-Loire (N70, N79 et N80).

- Désaturation de l'axe Toul-Nancy-Metz-Luxembourg (projet A31bis) d'ici 2027 : contournement à péage de Thionville et élargissement jusqu'au Luxembourg, élargissement de l'axe existant de Nancy à Metz, contournement de Nancy dont le tracé reste à définir.

- Contournement d'Arles (A54), dont le tracé est contesté : relance des études.

- Abandon du projet d'autoroute de Salon-de-Provence à Fos-sur-Mer (A56), au profit d'une route ordinaire.

- S'ajoute un plan d'aménagements pour une vingtaine de routes nationales - déviations, aménagements de traversées d'agglomérations, créneaux de dépassements, rectification de carrefours, etc.-, doté de 1 milliard d'euros sur dix ans.

### **Le fluvial**

- La construction du canal Seine-Nord Europe, destiné à relier l'agglomération parisienne au réseau fluvial du

Benelux, sera confiée à un établissement public régional. Le début des travaux est envisagé dans ce mandat, et la mise en service avant la fin du suivant.

- Ce très grand projet doit être complété par la mise à grand gabarit de la Lys à la frontière franco-belge et de la mise de l'Oise à grand gabarit entre Creil et Compiègne, dans l'Oise.

- En amont, la Seine doit être mise à grand gabarit "à l'horizon de dix ans" entre Bray-sur-Seine (Seine-et-Marne) et Nogent-sur-Seine (Aube). AFP

# La voiture et vous un mariage de raison



■ **YONNE.** Selon une étude sur les déplacements en Puisaye-Forterre et dans l'Aillantais, les secteurs les plus ruraux du département, la voiture reste le moyen de transport numéro un.

■ **RURALITÉ.** Si des alternatives à l'auto sont explorées, les Icaunais y voient un outil indispensable au quotidien : « Sans la voiture, on est coincé ». PHOTO JÉRÉMIE FULLINGER

**PAGES 2 ET 3**

Un pourcentage  
**85,4%** des ménages  
icaunais  
avaient  
au moins une voiture en 2012, selon  
l'Insee. Soit davantage que la  
moyenne nationale, fixée à 80,7 %.

### ➔ CES MINIBUS QUI RENDENT DE MAXI-SERVICES



**NAVETTES. Exemple.** Dans plusieurs villages de l'Yonne, les collectivités mettent en place des systèmes de navettes. Exemple en Puisaye, à Lavau. Depuis les années 1990, la municipalité met à disposition un minibus de 9 places, qui fait un aller-retour, chaque vendredi matin, au marché de Saint-Fargeau. « Le rendez-vous est à 9 heures à Lavau, place de l'église, détaille le maire, Gérard d'Astorg. Retour à 11 h 30. Les gens vont au marché, à la pharmacie, à la banque, voire chez le médecin. Trois élus et un habitant conduisent bénévolement le minibus. Une participation de 3 € par trajet est demandée. Il y a toujours au moins cinq personnes qui en profitent. » ■

**RURALITÉ** ■ Dans les villages icaunais, les habitants n'ont d'autre alternative que de se déplacer en voiture

## « La seule solution, c'est la voiture »

« Si vous n'aviez plus de voiture, comment feriez-vous pour vous déplacer ? » Cette hypothèse, nombre d'icaunais ne semblent pas même l'avoir envisagée. Car dans l'Yonne rurale, difficile de s'en passer. Reportage.

Romain Blanc  
reporters.yri@centrefrance.com

Épicerie de Mézilles, un matin comme un autre. Les clients défilent, les voitures aussi. Dans ce village de Puisaye, situé à 10 km de Toucy et à 40 km d'Auxerre, chaque déplacement se fait en auto. Alors quand on demande aux habitants ce qu'ils feraient sans voiture, ils écarquillent les yeux. Stupéfaits. « Sans notre voiture ? On est coincés, répond Paul en déchargeant ses provisions. On ne peut rien faire. C'est dans toutes les campagnes pareil et ce n'est pas près de changer... » Mais si le prix de l'essence augmente ? « On subira. Pas le choix. »

### 90 € l'aller-retour

« Pour sortir de Mézilles, c'est minimum dix kilomètres, indique Francine, une autre habitante. Il n'y a ni bus, ni train. La seule solution, c'est la voiture. » Résultat, dans l'Yonne des campagnes, beaucoup de ménages disposent d'au moins un véhicule par tête.

Et les personnes âgées,



**TRANSPORTS.** « Ni bus, ni train. La seule solution, c'est la voiture », constate Francine, habitante de Mézilles. PHOTOS JÉRÉMIE FULLERINGER

ou sans permis de conduire ? « Il y a bien un taxi... Mais la plupart du temps, elles se débrouillent avec leurs voisins, explique Francine. Moi, par exemple, j'ai une amie qui passe son permis à Saint-Fargeau. Je l'accompagne à ses leçons. » Soit vingt kilomètres et vingt minutes

aller-retour. Cette solidarité entre habitants d'un même village, elle s'observe partout dans l'Yonne rurale.

Épicerie de Cravant, vingt kilomètres au sud d'Auxerre. En matinée. Là aussi, la majorité des clients viennent en voiture. Exceptée Sylvette,

77 ans, qui n'est pas véhiculée. Pour les provisions, ça va : il y a Martine, la gérante de ce Proximarché qui rend bien des services. Mais pour les visites médicales, « c'est compliqué, regrette Sylvette. Deux fois par an, je prends un taxi, qui vient de Coulanges, pour aller chez l'ophtalmo

et chez le dentiste, à Auxerre. Ça me coûte 90 € l'aller-retour. Je peux vous montrer les factures ! »

Heureusement, Sylvette peut aussi compter sur une amie qui dispose, elle, d'un véhicule. « Je lui passe un coup de fil. Et si elle peut, tant mieux. C'est convivial ! » Toutes les

### ➔ ET AUSSI

#### SERVICES PUBLICS

Éviter aux habitants des campagnes de devoir se déplacer dans les chefs-lieux pour la moindre formalité administrative. C'est l'objectif des maisons de services au public, portées par une collectivité locale ou La Poste. L'État s'est engagé à développer ce réseau, qui comptait douze maisons de services au public dans l'Yonne en 2012. À ce jour, le département en compte dix-sept. À Champignelles, Bléneau, Tonnerre, Vermenton, Charny, Villeneuve-la-Guyard, Chéroy, Coulanges-sur-Yonne, Saint-Sauveur-en-Puisaye, Châtel-Censoir, Sergines, Tanlay, Quarré-les-Tombes, Saint-Fargeau, Noyers, Villeneuve l'Archevêque et l'Isle-sur-Serein.

deux, elles convoitèrent souvent jusqu'à Vermenton. Pour se rendre au marché ou chez le médecin.

Chaque vendredi, il y a d'ailleurs une petite navette qui propose d'amener les habitants de Cravant au marché de Vermenton. Mais Sylvette ne l'utilise pas. « Parce que la navette, elle vous prend le matin à 9 heures, mais il faut voir à quelle heure elle vous ramène... Je ne suis jamais revenue chez moi avant 12 h 45 ! Alors qu'est-ce que je fais, moi, pendant tout ce temps ? » Pas simple, en milieu rural, de proposer des solutions alternatives à la voiture... ■

## Pas de solution miracle mais des pistes avancées par les collectivités

Pour les élus, la problématique des transports ruraux se pose aussi. Aucune solution miracle n'existe, mais des pistes sont explorées.

« C'est un vrai sujet, reconnaît Dominique Vérien, maire UDI de Saint-Sauveur-en-Puisaye et présidente de l'association des maires ruraux de l'Yonne. On le voit avec des gens qui s'installent à Saint-Sauveur, persuadés que ça sera bien parce que c'est la campagne et que c'est moins cher. Mais comme ils n'ont pas de permis de conduire, pour eux, ça devient la prison. »



**PUISAYE.** Face à l'épicerie de Mézilles.

Des solutions sont avancées. « Pour aller des villages vers les chefs-lieux de canton, on a envisagé plusieurs choses, explique Dominique Vérien. Développer les aires de covoiturage, comme on en trouve à Toucy ou à Sainpuits, par exemple. Ou réussir à faire monter les habitants dans les transports scolaires, le matin, avec les écoliers. Des transports, cela ne sert à rien d'en créer s'il en existe déjà ! Et je ne comprends pas pourquoi la cohabitation entre écoliers et habitants pourrait

se faire en milieu urbain, mais pas en milieu rural. »

#### Des cars scolaires accessibles à tous

Concrètement, l'élue aimerait que les habitants des villages alentours puissent venir au marché de Saint-Sauveur, chaque mercredi, en montant dans le car du collège de Puisaye qui part le matin et revient le midi. « Cela ne coûterait rien de laisser monter les gens, remarque Dominique Vérien. Mais cela ne résoudra pas tous les problèmes... »

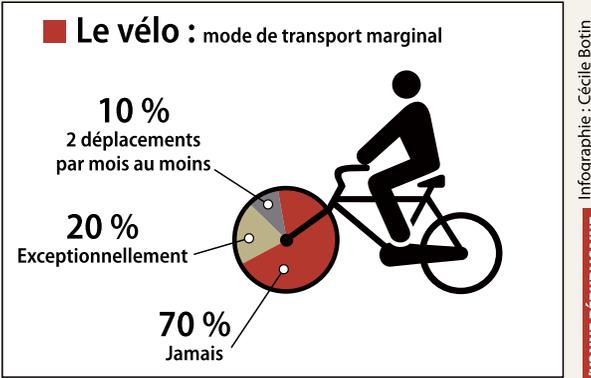
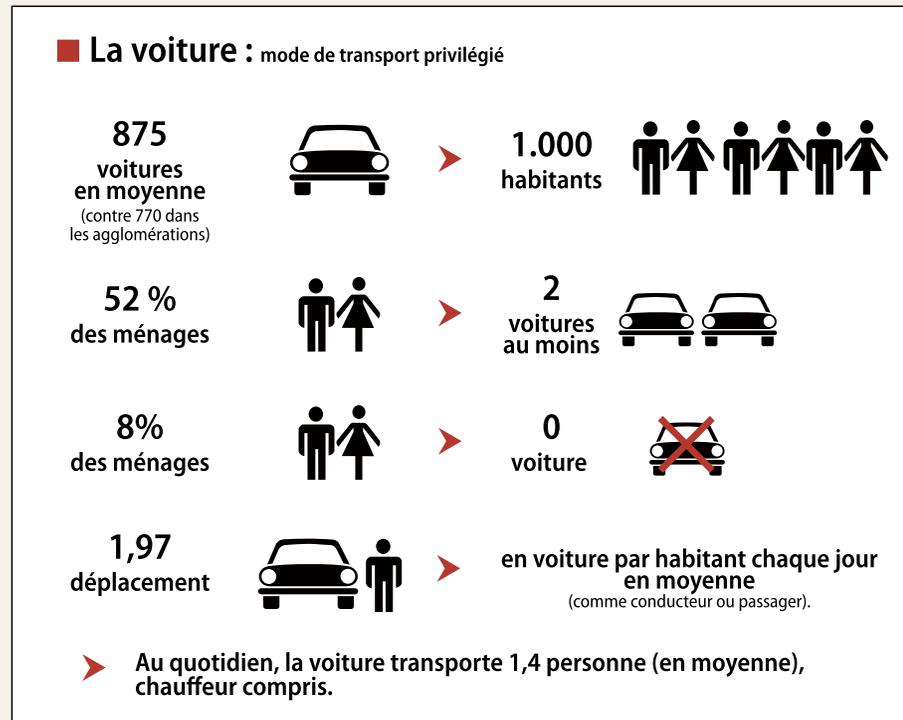
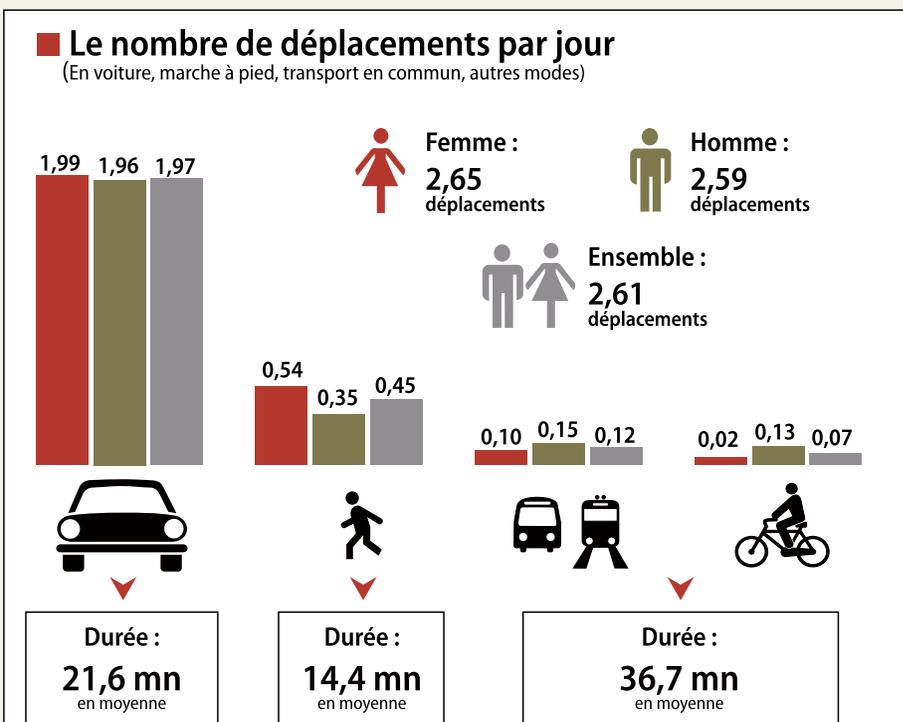
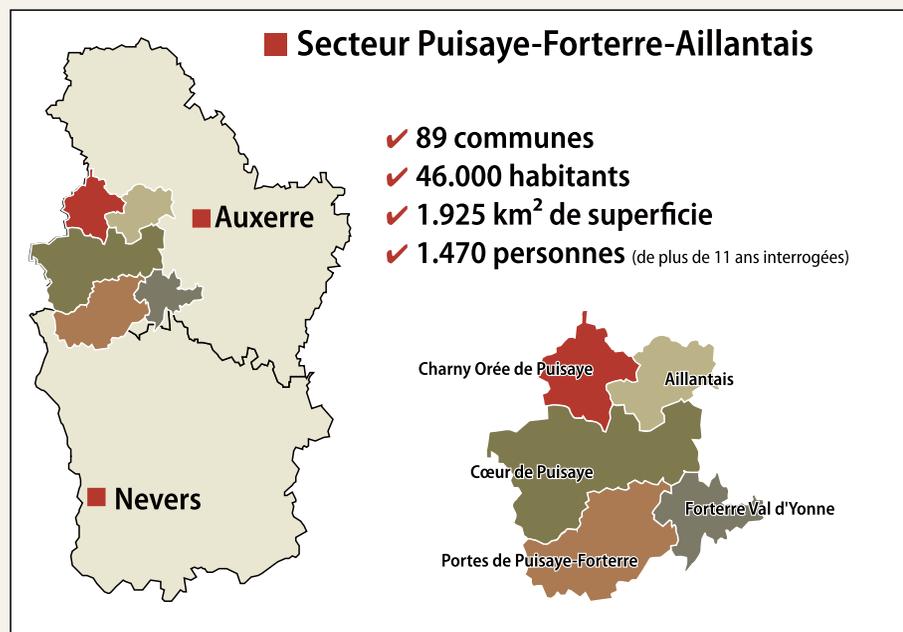
Autre initiative, celle por-

tée par le Pays de Puisaye-Forterre-Val d'Yonne, qui dans le cadre du programme européen de développement rural Leader (2014-2020), a choisi la « transition énergétique » comme thématique. Côté mobilité, certaines initiatives font l'objet d'une demande d'aide financière européenne : l'acquisition d'un véhicule utilitaire électrique par la commune de Pourrain, par exemple, ou l'acquisition de vélos électriques par la communauté de communes Cœur de Puisaye. ■

**ANALYSE** ■ Une étude a détaillé les déplacements des Icaunais résidant en Puisaye-Forterre et Aillantais

# Trois déplacements sur quatre en auto

## Les transports ruraux, zoom sur la Puisaye-Forterre et l'Aillantais



Une vaste étude sur les déplacements en milieu rural avait été commandée par la Dreal Bourgogne, en 2012. Pour son enquête, l'administration avait choisi l'Yonne. Et plus exactement, l'un des secteurs les plus ruraux du département : la Puisaye-Forterre et l'Aillantais.

mer sur deux des territoires les plus ruraux de l'Yonne : la Puisaye-Forterre et l'Aillantais.

« Quasiment autant de voitures que de personnes »

trois déplacements sur quatre, indique-t-elle. La voiture n'est plus un équipement du ménage, mais un équipement de la personne. Ainsi, dans certains territoires, on dénombre quasiment autant de voitures que de personnes de 18 ans et plus. Elle transporte en moyenne 1,4 personnes (chauffeur compris). »

Le covoiturage est aussi développé dans l'Yonne

■ Les transports scolaires

Les transports scolaires aussi peuvent être longs. Dans le département, leur durée a même sauvé un des trois sites du collège de Puisaye d'une possible fermeture, en ce début d'année. Sans même avoir fait chiffrer le coût des transports pour ces quelques dizaines de collégiens, le département avait clos le débat sur la seule question des temps de transport. « Nous aurions vocation, dans le cadre de la redistribution des cartes, à fermer des collèges. L'Éducation nationale a fléchi le collège éclaté de Puisaye (regroupant Saint-Fargeau, Saint-Sauveur et Bléneau, ndr). On ne va pas faire faire une heure de route aux élèves. »

compare aux urbains, les ruraux ne sont pas de grands marcheurs. « Un habitant des grandes agglomérations françaises réalise en moyenne un déplacement par jour à pied, détaille-t-on. Les habitants de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais marchent deux fois moins. »

Les transports en commun font perdre beaucoup trop de temps

Quant aux autres modes de transport (vélo ou transports en commun), leur usage reste extrêmement marginal.

Cela peut s'expliquer par la durée moyenne des déplacements, qui varie en fonction du mode de transport utilisé. Ainsi, ce que l'étude permet de

chiffrer, c'est que prendre la voiture permet de gagner énormément de temps. Car en puisaye-Forterre-Aillantais, un déplacement en voiture dure 21,6 minutes en moyenne. Contre 36,7 minutes en transports en commun. D'où l'impopularité de ce mode de transport en zone rurale.

« Les personnes sont peu enclines à utiliser plusieurs modes de transports pour effectuer leur déplacement. Il ne faut donc pas tout miser sur l'intermodalité », conclut l'étude. En campagne, la solution alternative à la voiture individuelle semble être bien difficile à trouver... ■

➤ Source. Les pratiques de déplacements des habitants du Pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais, décembre 2012. Étude commandée par la Dreal Bourgogne et réalisée par le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon.

Romain Blanc  
reporters.yr@centrefrance.com

L'étude date de 2012. Depuis, les grandes tendances n'ont pas changé. « Le manque de connaissance sur les déplacements ruraux entrave le développement de politiques de transports capables de proposer des alternatives crédibles à la voiture », soulignait, dans son rapport, le cabinet mandaté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). Pour son enquête, la Dreal avait décidé de zoo-

## Ce que contient (et ne contient pas) la loi sur les mobilités

**Le projet de loi d'orientation des mobilités va du développement du covoiturage au plan vélo, en passant par les grandes infrastructures, notamment le rail. Le gouvernement recule en revanche sur les péages urbains et temporise sur la vignette poids lourds.**

Par F.V. (avec AFP)

3mn

Il était attendu pour le printemps dernier. Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a finalement été présenté ce lundi en Conseil des ministres, un plein milieu du mouvement des gilets jaunes. Dans sa communication, le gouvernement en fait ainsi une réponse au malaise « des territoires qui se sentent abandonnés », a assuré la ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui porte le texte.

Avec cette loi LOM, il s'agit « de revoir en profondeur notre politique de mobilité en donnant la priorité aux transports du quotidien », a expliqué Elisabeth Borne ce lundi, après le Conseil des ministres (voir la vidéo). L'exécutif part du « constat d'une France à deux vitesses, avec beaucoup de focalisation sur les TGV, qui ont concentré l'attention et les moyens pendant que les réseaux ferroviaires et routiers du quotidien ont été sacrifiés, et des millions de nos concitoyens abandonnés au tout voiture ». Une stratégie qui « fracture les territoires » regrette la ministre.

Le projet de loi sera examiné au Parlement à partir de février et rassemble de nombreuses mesures. Si le texte porte une ambition écologique, le gouvernement est cependant allé moins loin que prévu, dans l'ambiance actuelle, très électrique.

### **Reculade sur les péages urbains**

Dans ce contexte de fronde des gilets jaunes, ce que ne comporte pas le texte est instructif. Ce projet de loi est marqué par une reculade, voire deux. L'exécutif ne souhaite visiblement pas rajouter d'huile sur le feu.

Le gouvernement a ainsi décidé d'exclure les péages urbains du projet de loi pour ne pas « accentuer les fractures entre territoires », a indiqué dimanche le ministère des Transports. Autre raison : peu de ville était candidate, notamment Paris, qui n'en voulait pas. La mesure était censée autoriser les grandes villes qui le souhaitaient d'instaurer un péage urbain, comme cela se pratique dans d'autres villes européennes. Un moyen de lutter contre la pollution.

Le tarif avait été fixé à 5 euros dans les grandes villes de plus de 500.000 habitants et à 2,50 euros pour celle de plus de 100.000 habitants.

### **Vignette poids lourds : le gouvernement gagne du temps**

Pour le moment, ce n'est pas tout à fait une reculade, mais un ajournement. La vignette poids lourds n'est pas dans le projet de loi. Rien n'est encore totalement acté, mais le gouvernement semble au moins gagner du temps.

« Aucune décision n'est prise », a assuré Elisabeth Borne dans le JDD. « C'est un sujet sensible sur lequel il est utile de prendre le temps », dit-elle, évoquant l'idée « que les poids lourds étrangers contribuent à l'entretien des routes qu'ils empruntent, cela reste une bonne piste de travail ». Les particuliers seront eux clairement exclus de la mesure.

Censé remplacer l'écotaxe, mesuré enterrée sous François Hollande, l'objectif de cette vignette poids lourds est de rapporter environ 500 millions d'euros afin de financer les travaux sur les infrastructures. Mais en repoussant la prise de décision, le gouvernement s'évite de s'ajouter un blocage des routes par les chauffeurs routiers.

## **Soutien au covoiturage, encadrement des vélos et trottinettes en location**

La loi entend soutenir le développement du covoiturage et la mise à disposition de véhicules en autopartage. Des voies pourraient être réservées aux covoitureurs. Le texte prévoit que les salariés pourront bénéficier d'un remboursement partiel des trajets par leur entreprise.

Le projet de loi prévoit aussi d'encadrer les mobilités en libre-service, comme les vélos, trottinettes ou scooters en location de courte durée. La loi mobilité autorise les collectivités à instaurer un cahier des charges fixant aux opérateurs des critères à respecter, comme « l'information aux usagers sur les règles de stationnement », le « respect des piétons ».

Ce texte fourre-tout vise également le développement des véhicules électriques ou biogaz et se penche sur l'arrivée des véhicules autonomes. La loi autorisera à partir de 2020 la circulation de navettes autonomes.

## **Baisse du prix du permis de conduire**

Le texte reprend une annonce faite par Emmanuel Macron le 9 novembre dernier. Le permis de conduire verra son coût réduit « drastiquement ». Mais le détail n'est pas encore connu. Le chef de l'Etat expliquait vouloir aider à « avoir le permis plus vite et moins cher ». Il avait également annoncé que le Code de la route serait « intégré à la partie scolaire ».

## **Le plan vélo**

Le texte inclut le plan vélo, présenté déjà en septembre. Sur le modèle de l'indemnité pour les transports en commun, il prévoit la création d'une indemnité vélo prise en charge par l'employeur. Ce « forfait mobilité » pourra atteindre 400 euros par an. Un fonds de 350 millions d'euros sur 7 ans va être créé. Il aidera les collectivités à financer les pistes cyclables.

## **Fin des ventes de voitures à moteur thermique en 2040**

Le principe avait été annoncé par Nicolas Hulot en juillet 2017, quand il était encore ministre. « L'arrêt des ventes de véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040 » figure dans l'exposé des motifs du projet de loi, a expliqué Elisabeth Borne ce lundi, ainsi que « la neutralité carbone en 2050 ». Il s'agit donc d'un objectif qui n'est pas formellement inscrit dans un article du projet de loi.

## **Grandes infrastructures**

Côté programmation des infrastructures des transports, la priorité sera la rénovation des réseaux existants, la désaturation des grands noeuds ferroviaires, l'achèvement d'une vingtaine d'axes routiers et un effort sur le fret ferroviaire. Le plus important projet du quinquennat sera la rénovation de l'axe classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Au total, l'Etat s'engage à investir au total 13,4 milliards d'euros.

Les efforts sont surtout consentis sur les trains de proximité. Les grands projets sont réduits à la portion congrue, avec seulement les amorces des lignes nouvelles (pour la grande vitesse) Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan, Paris-Normandie et Marseille-Toulon-Nice, et aussi la mise à l'étude de Rennes-Redon, en Bretagne. S'ajoutent quelques autoroutes, comme le contournement de Rouen, l'axe Rouen-Orléans, Toulouse-Castres, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), le contournement d'Arles et une désaturation de l'A31 en Lorraine.

## **Une « autorité organisatrice de la mobilité »**

Dans son volet institutionnel, la LOM instaure une « autorité organisatrice de la mobilité », nouveau nom pour les autorités organisatrices des transports. Les intercommunalités seront invitées à se saisir du sujet d'ici à la fin 2020, remplacées au besoin par les régions dont le rôle de coordination sera renforcé.

## Développer l'offre de transports en zone rurale, un véritable enjeu

Publié le 13/07/2016 | Mis à jour le 26/07/2016

Par [Emmanuelle Picaud](#) • Club : [Club Techni.Cités](#)



Plusieurs obstacles freinent encore le développement de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains, comme le montre la dernière étude publiée par le think tank "la Fabrique écologique", qui donne également plusieurs pistes de politiques innovantes à explorer.

### Chiffres-clés

« L'écart entre les agglomérations denses et le reste du territoire, où vit plus d'un Français sur trois (soit plus de 22 millions d'habitants), se creuse ». Tel est le constat formulé [par le think tank la Fabrique écologique dans sa note de synthèse](#) publiée en juin 2016.

### Une offre de transport mal adaptée

Dans cette note, les auteurs expliquent que les habitants des zones rurales sont confrontés à la raréfaction et à l'éloignement des services, notamment des transports en commun. « Les territoires peu denses n'ont pas accès aux évolutions et dynamiques extrêmement rapides de l'offre de mobilité [urbaine] » déplorent les auteurs. Autre caractéristique de ces zones, elles sont « sur-motorisées » et « très dépendantes de l'automobile ».

Certes, d'autres alternatives de mobilité font peu à peu surface (covoiturage, bus à la demande, etc.) mais, dans les faits, « [ces] solutions ont du mal à s'étendre et à se généraliser » constate le think tank.

Autre problème soulevé, celui du transport collectif actuel. Avec la baisse des moyens alloués aux collectivités, ce schéma est amené à évoluer. « La limite structurelle du transport collectif à desservir 'tout le monde, partout, tout le temps' est ainsi largement atteinte, contraignant les acteurs concernés à réinventer un modèle » explique la note.

Comment, dans ces conditions, trouver une offre de mobilité adaptée aux besoins des usagers, et qui réponde aux enjeux actuels en termes de développement durable ?

## Repenser le modèle du tout-voiture

Tout d'abord, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, les auteurs préconisent de favoriser l'offre multimodale sur les territoires (voiture partagée, vélo, micro-transport organisé, etc.). En effet, selon les chiffres de l'observatoire des mobilités émergentes <sup>(1)</sup>, ce type d'offre n'est présent que dans 18% des communes rurales et 26 à 28% des agglomérations de 2 000 à 100 000 habitants, contre 45% des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Par ailleurs, la note précise que d'autres leviers complémentaires existent pour favoriser le déplacement des personnes, et ce sans avoir à augmenter l'offre de transports publics. A travers les services notamment (horaires, regroupements, antennes de proximité, commandes à distance), la communication (antennes de mobilité, services d'information géolocalisés, etc.), le télétravail, ou encore les services à domicile (livraisons, aides à domicile, etc.).

« La diversité même de ces solutions montre qu'il est possible – et encore temps – d'agir, bien que la complexité du défi explique la difficulté, notamment pour les collectivités, à embrasser l'ensemble de la problématique » insistent les auteurs.

## Le vélo, un mode trop longtemps évincé

Trois solutions de mobilités pour favoriser cette [intermodalité](#) sont notamment évoquées. La première est... le vélo. « Le diagnostic communément convenu, qui consiste à disqualifier d'emblée le vélo pour des questions de distance, est erroné, d'autant que l'essor actuel des vélos à assistance électrique permet d'envisager un doublement des distances parcourables avec ce mode de transport » justifie la note. En effet, si l'on en croit les experts, en matière de vélo, c'est encore souvent l'offre qui génère la demande, et pas l'inverse. « Or, l'offre en infrastructures, services, information et espaces de stationnement destinés au vélo est nettement défailtante dans les territoires les moins denses » expliquent-ils.

L'idée serait donc de résorber les coupures provoquées par les aménagements urbains (grandes voiries, lignes de chemin de fer, collines et rivières, zones d'activités, etc.) afin de limiter les détours des cyclistes. L'exemple du village de Parigné-sur-Braye, dans la commune de Mayenne, est développé. Dans cette collectivité, les élus ont décidé de créer une voie verte de 600 mètres pour relier le village et Mayenne. « Auparavant, les habitants devaient parcourir 2 km pour relier les mêmes points », explique la note.

Autre exemple, celui des communes de Vendenheim (5 600 habitants) et de Lampertheim (2 900 habitants), en Alsace. L'installation de la barrière a « ouvert » un itinéraire de 1,5 km par le chemin agricole, contre 4,2 km par la route. De quoi faire gagner un maximum de temps aux usagers, à moindre coût.

## Voiture partagée : un gisement de demandes

Mais pour les longues distances, la voiture reste néanmoins privilégiée. Et c'est justement une bonne nouvelle pour ces zones. « Dans les territoires peu denses, il existe un gisement de demande pour les nouveaux usages de la voiture, qui peut concerner de 2 à 3 millions de ménages : 56 % du parc de « deuxième voiture du ménage » est situé en territoires peu denses » explique le texte. Un gisement qui pourrait gagner au développement de modèles de véhicules partagés (covoiturage, autopartage, etc.). « Une organisation de la mobilité dans laquelle les ménages partageraient leur deuxième ou troisième voiture permettrait d'assurer la même quantité de déplacements quotidiens dans les territoires peu denses en réduisant d'environ 30 % le parc de véhicules nécessaires et de 20 % le trafic automobile correspondant », argumentent les auteurs.

Mais le potentiel de ces nouveaux modèles reste encore à démontrer. La note cite l'exemple de deux collectivités qui ont testé l'autopartage (le syndicat mixte de Bièvre-Valloire en Isère et la communauté de communes de Lannion-Trégor, dans les Côtes d'Armor), sans pour autant avoir de résultats probants pour le moment. « Aucun des acteurs économiques (filrière automobile, exploitants de transport, opérateurs du numérique, générateurs locaux de trafic, etc.) n'a à lui seul la capacité de proposer les services adaptés aux attentes multiples des habitants et de créer à grande échelle les conditions de leur adhésion à ces services » conclut la note.

## **La gouvernance, point d'achoppement**

Afin de parvenir à repenser les mobilités, la Fabrique écologique encourage les collectivités à rechercher de nouvelles collaborations : « le dépassement des frontières administratives semblent incontournable, invitant les collectivités à s'ouvrir à de nouveaux acteurs des mobilités et à repenser l'emploi de leurs ressources financières », précisent les auteurs. Si les autorités organisatrices de mobilité ont toutes leur place dans ces nouveaux schémas, d'autres acteurs (start-ups, associations) pourraient apporter des solutions aux questions des élus.

Quoiqu'il en soit, il est clair que ces derniers joueront un rôle essentiel dans la mise en œuvre des futures actions. « De nombreux acteurs sont susceptibles d'intervenir et d'agir sur ces sujets. Il est cependant essentiel de souligner d'emblée que l'implication des collectivités locales et territoriales est déterminante. Elles sont les seuls acteurs en mesure d'apporter des solutions à grande échelle aux besoins qui se font jour », insiste le think tank.

## Mobilité en milieu rural : les alternatives au « tout auto » ont-elles leur place?

Publié le 25/10/2016 | Mis à jour le 26/12/2018

Par [Sylvie Luneau](#) • Club : [Club Techni.Cités](#)

Sources : **Techni.Cités**



**Faiblement peuplés, les territoires ruraux ne bénéficient pas d'une offre de transport en commun suffisante. Pour y remédier, les collectivités explorent des alternatives : transport à la demande, autopartage, covoiturage, autopartage sécurisé. Analyse des succès et aussi des échecs.**

La voiture reste encore le moyen principal et quasi exclusif de [déplacement en milieu rural](#). Mais le « tout voiture » est de plus en plus remis en cause, tant pour des raisons écologiques, qu'économiques et sociétales (vieillesse de la population). Ces territoires réfléchissent donc aux possibilités alternatives pour pallier ce manque critique de moyens de transport, en particulier pour les petites et moyennes distances (transports quotidiens).

### Transport à la demande : une solution coûteuse

Parmi les plus anciennes solutions proposées, le [transport à la demande \(TAD\)](#). Plusieurs collectivités l'ont mis en place, souvent à l'échelle départementale. « Le TAD coûte moins cher qu'une ligne de bus régulière et permet de tester une nouvelle ligne. Mais il représente cependant un coût important et survit grâce aux efforts financiers des collectivités », estime Christophe Saroli, chargé des [nouveaux services à la mobilité](#) au [Cerema](#).

Pour les plus petites collectivités, en particulier à l'échelle communale, le modèle économique du TAD ne fonctionne pas. « Le TAD faisait partie de nos pistes de réflexion. Mais pour les taxis locaux, avec lesquels nous avons travaillé, cela représentait plus d'énergie que de bénéfices financiers. L'idée a été abandonnée », explique Céline Blaison, responsable développement durable de la commune nouvelle Le Mené. Cette collectivité des Côtes-d'Armor réfléchit depuis 2008 à plusieurs solutions et a créé en 2015 un poste spécifique de chargé de la mobilité.

Autre piste abandonnée à l'automne : le parc locatif. L'idée était de mettre un véhicule en autopartage à disposition, en partenariat avec un garagiste. Des questions liées à l'assurance du véhicule n'ont pas permis de concrétiser le projet. Le projet de développement du vélo est aussi en stand-by.

## L'autopartage, difficile en milieu rural

Le Mené n'est pas la seule collectivité à buter sur ce type de problèmes. L'autopartage en milieu rural semble particulièrement difficile à lancer. Ainsi, le conseil départemental des Côtes-d'Armor avait initié le projet Ecoto fin 2014. Il partait du constat que les transports à la demande ne constituaient pas une réponse adaptée aux besoins des déplacements domicile-travail. De nombreux employeurs situés en zone rurale – notamment pour les industries agroalimentaires – ont en effet des horaires décalés, rarement compatibles avec des transports publics.

L'idée d'Ecoto reposait sur la mise à disposition d'une voiture pour un équipage de trois ou quatre salariés. Chacun d'entre eux devait s'acquitter d'un abonnement mensuel de 100 euros, comprenant l'utilisation du véhicule pour les trajets domicile-travail, ainsi que l'ensemble des frais nécessaires à la réalisation de ces trajets (assurance, carburant, entretien). Le coût de l'abonnement étant pris en charge à hauteur de 50 % par l'entreprise <sup>(1)</sup>, le coût final mensuel pour l'utilisateur était donc de 50 euros. Le véhicule pouvait être également utilisable par l'entreprise à des fins professionnelles et par les usagers à des fins personnelles le week-end. « Ce projet a fait l'objet d'une communication importante et nombre de groupes ont tenté de se constituer. Mais tous se sont heurtés à de multiples problèmes. Au final, il n'a pas été possible de constituer un nombre minimum d'équipages pour expérimenter le dispositif. Ecoto est mis en sommeil depuis novembre », regrette Laurent Burlot, responsable du service transport.

Plusieurs freins ont été identifiés. La constitution d'un groupe est complexe surtout dans la durée et écarte d'emblée les personnes ayant des contrats courts ou en recherche de mobilité professionnelle. L'avantage économique n'a pas supplanté les contraintes organisationnelles liées au covoiturage. Enfin, les entreprises n'ont pas joué le jeu.

## Séné Pouce : l'autostop solidaire

Depuis juillet 2015, la commune de Séné a mis en place plusieurs lignes d'autostop pour compléter l'offre insuffisante de transport en commun. Située sur le golfe du Morbihan, elle est découpée en plusieurs pôles isolés les uns des autres.

L'autostop était déjà pratiqué sur le territoire où la culture participative est forte.

L'objectif de Séné Pouce est de faciliter cette pratique en apportant confiance et sécurité aux usagers. Ainsi, les adhérents (72 aujourd'hui) signent une charte et se reconnaissent grâce à un macaron apposé sur le pare-brise du véhicule et à leur carte. Les passagers savent que le conducteur s'est inscrit en mairie et a fourni un permis et une assurance.

Ce projet d'autostop solidaire a réuni citoyens, élus et agents. Logo, panneaux, autocollants, tout a été fabriqué en interne.

## L'autostop de proximité promis à un bel avenir

Alors que le covoiturage a trouvé son modèle économique pour les grandes distances, il peine en effet à décoller sur les trajets quotidiens. Pour y remédier, des collectivités et des associations ont monté des projets à mi-chemin entre le covoiturage et l'autostop.

C'est le cas notamment du Pays de Redon Bretagne Sud (Ille-et-Vilaine) qui a développé un point stop depuis 2010. Les participants s'engagent à respecter une charte qui formalise les règles de fonctionnement. L'autostoppeur est muni d'un brassard, il se positionne près d'un panneau dédié et le véhicule est repéré grâce à un macaron. « L'idée est née au sein d'un groupe de chercheurs d'emploi, mais peine à se développer par manque de soutien politique et d'utilisateurs », analyse Fanny Barcat, chargée de mission mobilités à la maison de l'emploi de la formation et de l'insertion (Medefi), qui se tourne davantage vers le [télétravail](#) et les espaces partagés.

À l'inverse, Le Mené a choisi de s'appuyer sur un réseau national : le Rezo pouce. « Ils ont l'expérience et livrent une solution clé en main. La mise en œuvre est plus rapide », justifie Enora Fillatre, chargée de mobilité à Le Mené qui inaugurerait son nouveau dispositif le 30 avril. Le premier dans le Nord-Ouest.

Cette société coopérative d'intérêt collectif, créée en 2012, a sacrément le vent en poupe : 400 communes sont déjà dans la démarche. « Nous estimons être déployés sur près de 900 communes d'ici à la fin de l'année », calcule Bénédicte Rozes, coordinatrice. Le coût du dispositif est peu élevé : 5 000 euros la première année (qui comprend notamment une formation de deux jours) pour une commune de moins de 10 000 habitants et 2 500 euros par an pendant les deux autres années du contrat. Un atout maître en ces temps de disette budgétaire.

### Trois questions à Christophe Saroli, chargé des nouveaux services à la mobilité au Cerema



Pourquoi le covoiturage ne décolle-t-il pas sur les courtes distances ?

Le covoiturage est rentable sur de longues distances, comme le montre le modèle économique développé par Blablacar par exemple. Dans ce cas, le partage des frais est intéressant pour le conducteur. En revanche, il ne fonctionne pas sur les petits trajets car les gains sont négligeables. En outre, le conducteur accepte moins facilement de perdre 5 minutes sur un trajet de 15 minutes que sur un long trajet. Conclusion : il y a beaucoup de demandes, mais pas assez d'offres de conducteurs.

Quelle est selon vous la meilleure [piste de mobilité à développer en milieu rural](#) ?

Il faut motiver les conducteurs. Dans ce sens, l'autostop organisé semble avoir aujourd'hui le meilleur potentiel. Il demande moins d'efforts au conducteur qui n'a pas à prévoir son trajet à la minute, ni à déclarer son horaire au préalable sur internet. C'est une solution plus flexible. L'idée est de placer des passagers potentiels sur la route du conducteur.

Quel est le développement actuel de l'autostop sécurisé et du covoiturage ?

Parti d'une association de dix collectivités du Tarn-et-Garonne, [le Rezo pouce](#), le plus ancien d'autostop sécurisé, est bien lancé sur le territoire.

Un nouveau dispositif vient d'être mis en service dans le nord de l'Ile-de-France par l'entreprise Ecov créée en décembre 2014. Plus proche du covoiturage, il s'appuie sur un réseau de stations (et non d'aires) disposant de mobilier connecté. Une borne permet au passager d'inscrire sa destination sur un panneau lumineux, grâce à sa carte bleue. Il paye (0,12 euro par km) et récupère un ticket.

Lorsqu'une voiture passe, elle est informée de la destination du passager. Elle peut s'arrêter et prendre le passager. Pour plus de sécurité, le passager peut envoyer le numéro de la plaque d'immatriculation par [SMS](#) à un numéro dédié. De son côté, le conducteur peut aussi envoyer le code du ticket passager à ce même numéro. À l'arrivée, le passager donne son ticket au conducteur qui pourra ainsi récupérer l'argent sur un site internet dédié. Le passager comme le conducteur peuvent se noter mutuellement sur ce site. Le premier projet nommé Covoit'ici a été signé avec des collectivités <sup>(2)</sup> en octobre 2015 et prévoit l'installation de quinze stations d'ici à la fin de l'année. Mais le coût d'une station est encore élevé (35 000 euros) car le projet est au stade expérimental.

#### Références

- Le réseau national Rezo pouce. [www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr)
- Les stations covoitici. [www.covoitici.fr](http://www.covoitici.fr)