



METTRE LES NOUVELLES MOBILITÉS AU SERVICE DE TOUS LES TERRITOIRES

Délégation à la prospective

**Rapport d'information de Mme Françoise Cartron, sénatrice de la Gironde,
M. Alain Fouché, sénateur de la Vienne,
M. Olivier Jacquin, sénateur de Meurthe-et-Moselle,
M. Didier Rambaud, sénateur de l'Isère,
Mme Michèle Vullien, sénatrice du Rhône**

Rapport n° 117 (2018-2019)

Mutations et enjeux des nouvelles mobilités

Se déplacer plus vite, plus loin, de manière plus sûre et moins coûteuse est une quête constante de l'humanité qui a connu des avancées spectaculaires durant les deux derniers siècles. Aujourd'hui, le numérique transforme les déplacements des hommes et des marchandises à un rythme encore jamais atteint.

Dans cette période de grande mutation, la mobilité reste une préoccupation importante des Français. Les acteurs publics doivent donc prendre les moyens de réfléchir aux meilleurs moyens de répondre aux nouvelles attentes de la population en lien avec les nouvelles possibilités offertes par l'évolution des technologies, tout en veillant aussi, à court terme, à intégrer et encadrer les innovations.

Un constat : la révolution des mobilités est lancée, sous l'effet de plusieurs facteurs :

- **L'essor du numérique**, avec le développement à la fois d'applications pour guider et faciliter les déplacements, et du numérique embarqué, annonceur du véhicule autonome. Ces innovations

s'adressent tant aux usagers des transports qui bénéficient d'une « mobilité augmentée », qu'aux collectivités et aux entreprises qui gèrent les services de mobilité.

- **Le progrès technique** qui permet le remplacement progressif des motorisations thermiques par une propulsion électrique, entraînant un bouleversement de l'économie des transports, des fournisseurs d'énergie aux fabricants de véhicules.
- **Une transformation des attentes sociétales et des habitudes de consommation**, avec l'apparition notamment de l'économie du partage. Le modèle de la location et du paiement à l'usage se substituera-t-il à celui de la propriété des moyens individuels de déplacement ?

Mais ce constat doit tenir compte du fait que la voiture individuelle reste encore le principal mode de déplacement en France (80 % des déplacements, 32 millions de véhicules en circulation).

La question des mobilités est au carrefour de multiples enjeux :

- **Enjeu environnemental** : il est majeur avec 30 % des émissions de gaz à effet de serre dus aux transports et avec les effets de la pollution sur la santé.
- **Enjeu industriel** : il est tout aussi important avec le déplacement de la chaîne de valeur des constructeurs traditionnels vers les fournisseurs de services numériques, gestionnaires de données ou encore fabricants de batteries, principalement asiatiques ou américains.
- **Enjeu pour les finances publiques** : les mobilités représentent 45 milliards de dépenses publiques et 50 milliards de recettes (dont plus de 30 au titre de la TICPE).
- **Enjeu social** : l'absence de solution de mobilités tout comme la difficulté d'accès aux nouveaux services peuvent être de vrais facteurs d'exclusion.
- **Enjeu territorial** : au-delà des centres urbains déjà hyper connectés et hyper reliés, les nouvelles mobilités doivent proposer des solutions pour les zones peu denses, périurbaines et rurales.

Dans ce cadre, comment mettre en place les mobilités de demain dans les territoires ?

Trois critères devront être pris en compte :

- **Les dynamiques territoriales des activités économiques et de l'habitat** : va-t-on vers une polarisation accrue des territoires et une spécialisation toujours plus forte des espaces ou, à l'inverse, vers une meilleure distribution des activités et des populations (métropolisation, renouveau rural, etc.) ?

- **Le coût des nouvelles mobilités** : comment se répartira le budget transport des ménages (aujourd'hui environ 15 % de leurs dépenses de consommation) entre véhicules individuel, partagé, autonome, électrique, transport à la demande ?
- **Le degré d'intervention de la puissance publique** dans les politiques de mobilité : à quel échelon et avec quels moyens la puissance publique s'occupera-t-elle des mobilités ? Seule l'intervention publique permet de créer péréquation et solidarité entre les territoires, afin de ne pas en laisser certains mal ou pas desservis par des systèmes de transport collectif ou mal équipés en infrastructures.

Quelques tendances lourdes s'imposeront à tous, citoyens comme décideurs publics :

- **L'impératif environnemental** qui nous engage à aller vers une décarbonation massive des déplacements.
- **Le foisonnement d'innovations** qui rend nécessaire de favoriser les expérimentations (tester vite et s'adapter ensuite si nécessaire).
- **Le dépassement du cadre modal** qui passe par le déploiement de solutions de « mobilité comme service » (MAAS *Mobility as a service*).

Les futures mobilités se développeront dans le contexte dessiné par ces trois tendances lourdes. Mais elles pourront se déployer de manière très différente, avec soit des mobilités pour tous autour d'une grande diversification de l'offre, soit une relégation des territoires ruraux, peu couverts en transports collectifs, qui auront le plus grand mal à passer le cap de la décarbonation à l'horizon 2040, du véhicule autonome et du partage des usages. Les propositions de vos rapporteurs visent à éviter ce dernier scénario.

Les propositions de la Délégation

1. Affirmer le nécessaire pilotage politique des mobilités

• Réaffirmer le rôle premier des collectivités territoriales :

- **Créer des autorités organisatrices des mobilités** sur l'ensemble du territoire, de manière à ne laisser aucune « zone blanche de mobilité », à l'échelle des agglomérations, élargies si nécessaire à tout le département.
- Renforcer les **moyens d'ingénierie publique** des mobilités, s'il le faut à travers des structures mutualisées à l'échelle régionale : des politiques locales de mobilité ne peuvent être conçues et mises en œuvre que si les collectivités territoriales disposent de techniciens compétents, qui manquent souvent dans les petites intercommunalités.
- **Assouplir les cadres législatifs et réglementaires** de régulation des mobilités locales pour permettre aux collectivités d'organiser plus librement ces mobilités sur leur territoire en utilisant toute la palette d'outils à leur service : vitesses de circulation, stationnement, mise en place d'équipements et de services partagés, restrictions de circulation sélectives selon les modes utilisés.
- **Faciliter le débat public local** sur les mobilités en associant davantage les citoyens, qui seront finalement les utilisateurs finaux des services de mobilité et dont les attentes doivent être recueillies en amont des projets.

• Un État stratège des mobilités interurbaines et garant de l'équilibre du territoire :

- **Préserver une capacité nationale d'investissement** dans les

infrastructures de transport, assise sur des ressources pérennes et au moins égales à celles dont on dispose aujourd'hui à travers l'AFITF.

- **Mettre en place des mécanismes de soutien aux actions locales** en faveur des nouvelles mobilités, pour les territoires défavorisés, mal desservis et disposant de peu de ressources propres pour corriger des situations d'enclavement.

2. Mettre l'intermodalité au cœur des futures mobilités

• Réduire la place de l'autosolisme urbain n'est pas faire la guerre aux automobilistes :

- **Renforcer les alternatives à la voiture au-delà des seuls cœurs d'agglomération**, en veillant à assurer une desserte de qualité en rapidité et en fréquence autour des zones denses et sur des plages horaires élargies et **créer des pôles multimodaux** permettant le rabattement des usagers pendulaires, notamment à travers des parking-relais.
- Ne mettre en place de mesures restrictives comme des interdictions de circuler et des fermetures de voies, qu'à la **condition que les alternatives aient été préalablement mises en œuvre**, et à condition que cela réponde à de vrais problèmes posés par la voiture en ville.
- **Inciter à la réduction de l'autosolisme**, en facturant le vrai coût de l'utilisation de la voirie par les véhicules en circulation ou en stationnement.

• **Répondre aux besoins de mobilités flexibles par une intermodalité étendue :**

- Construire des **services d'information voyageur de très haut niveau** fournissant une information en temps réel sur tous les modes disponibles, leur localisation, les coûts des déplacements envisagés et les durées prévisionnelles des trajets et apporter une garantie publique de la qualité des données fournies.
- **Encourager les pratiques de mutualisation à petite échelle** (covoiturage de proximité, autopartage local) y compris dans les zones peu denses, où la mise en place de transports collectifs lourds est coûteux et peu efficace et mettre en place partout des plans de développement des usages partagés.
- **Mettre l'accessibilité au cœur de l'ensemble des solutions de mobilité**, pour ne pas en exclure les populations fragiles, peu à l'aise avec les technologies numériques ou en situation de handicap.

3. Accompagner l'innovation

• **Favoriser un modèle d'innovation ouverte :**

- **Favoriser le maintien en France des start-up de la mobilité**

numérique et mettre en place une véritable politique industrielle autour des nouvelles mobilités.

- **Créer des dispositifs d'encouragement à l'expérimentation de technologies nouvelles** « in vivo », comme les engins autonomes de transports de passager sur route.
- **Capter les fonds européens** de soutien à l'innovation, notamment ceux du programme Horizon 2020, au profit des projets portant sur les nouvelles mobilités.

• **Adapter l'action publique aux pratiques innovantes de mobilité :**

- **Permettre aux particuliers de participer aux services publics de transport de personnes**, afin de créer une offre qui n'existe pas, en particulier dans les communes rurales, où il n'y a que peu de bus, pas de taxis et où une proportion non négligeable de la population est assignée à résidence car non véhiculée.
- **Assouplir le cadre applicable aux délégations de service public (DSP)** dans le domaine des transports, afin que les opérateurs puissent être plus réactifs et innovants et disposent de la liberté de proposer des alternatives aux services classiques négociés et prévus à l'avance dans les DSP.



Le rapport complet n° 117 (2018-2019) est disponible sur le site du Sénat :

Président de la Délégation

Les rapporteurs



Roger Karoutchi
(Hauts-de-Seine, LR)



Françoise Cartron
(Gironde, LREM)



Alain Fouché
(Vienne, Les Indépendants)



Olivier Jacquin
(Meurthe-et-Moselle, Soc)



Didier Rambaud
(Isère, LREM)



Michèle Vullien
(Rhône, UC)