

# Synthèse collective - session 3

## Les liens entre les agglomérations et le périurbain, les ménages à faibles revenus : deux chantiers prioritaires

- Les enjeux de décarbonation et d'équité ne sont pas/plus dans les centres des grandes métropoles, bien équipés en transports en commun, en solutions alternatives à la voiture diverses et variées. (Coldefy)
- **Les ¾ de la population française** vivent dans des zones sous-influence des métropoles (tandis que seuls 8% vivent dans les centres de ces métropoles) mais les habitants de ces territoires sont **sous-représentés** dans les débats publics (parisieno-centrisme des décisions et des médias) (Coldefy)
- **La majorité des kilomètres** effectués au quotidien sont des trajets périphérie > centre ou périphérie > périphérie, par voie de conséquence la majorité des GES émis sont liés à ces déplacements. (Coldefy), ils pèsent 25 fois plus que les émissions des villes centres.
- Les déplacements les plus carbonés se situent dans la tranche 20 à 100 km, 90% des km parcourus sont le fait des trajets de plus de 10 km, **50% des émissions** liées à la mobilité des personnes viennent des habitants de couronnes périphériques. (Verry)
- La France est une société de classes moyennes, et chaque décile de revenu fait 10% des km parcourus au quotidien, avec des variations allant de 6% à 16% : la décarbonation des mobilités du quotidien touchera tout le monde (Coldefy)
- Les habitants de ces territoires sont touchés de plein fouet par des **mesures contraignantes** (ex. Zones à Faibles Emissions) sans être accompagnés pour y faire face. L'Eurométropole de Strasbourg a opté pour une ZFE sur tout le territoire, 24h/24h,... couplée à une politique d'offre et un investissement de 50 millions d'euros pour l'aide au changement de véhicule ou de mobilité, mais qui concerne uniquement le périmètre de la métropole. (Des Roseaux)
- Un accord politique construit entre Jeanne Barseghian (Eurométropole) et Jean Rottner (Région Grand Est) pour **un choc d'offre pour tout le bassin de vie**. 800 trains en plus par semaine, une desserte cadencée sur les six branches de l'étoile ferroviaire, un financement à 50/50 du surcoût de fonctionnement des trois premières années entre la Région et la Métropole. (Jund)

## Les impasses de la focalisation sur les infrastructures de transports publics ferrés

- Sur les 20 dernières années, 125 milliards d'euros ont été investis dans les transports publics (dont 22 milliards pour le TGV, 42 pour les TER et 61 milliards pour les TC urbains) avec comme impact la baisse de **3% de la part modale de la voiture** (Coldefy)
- La mobilité représente 40% du budget des Régions, avec 2/3 sur le ferroviaire et 1/3 sur l'interurbain, le scolaire et l'intermodalité (Hergott)
- **40% des réseaux TER sont au diesel...** et ne seront jamais décarbonés (Coldefy et Neugnot)
- « Dans toutes les communes on nous demande du train, du train, du train. Mais les élus ne savent même pas combien de trains circulent déjà dans leur territoire ! Il faut sortir de la focalisation sur les nouvelles infrastructures pour repartir de l'existant et voir ce qu'on peut optimiser » (Neugnot)
- Une focalisation sur la construction de nouvelles infrastructures, sans aller jusqu'à penser les logiques de **rabattements** pour connecter les périphéries aux centralités. (atelier)
- Dans l'aire urbaine de Lyon 35 000 personnes prennent le TER chaque jour, pour 220 000 navetteurs. Comment **intégrer la voiture** dans les stratégies des acteurs publics ? L'avenir sera à l'intermodalité, c'est-à-dire la conjugaison des modes pour aller de A à B.

## Pistes de solutions pour une mobilité décarbonée dans le périurbain > ateliers des auditeurs

- Organiser des services de **rabattement** vers les transports en commun (minibus collectifs, car express sans voie express, pédibus ou corridors cyclables sécurisés... ?). Transformer les parkings de supermarchés surcalibrés en **gares routières**.
- Repenser l'usage des **parkings relais** pour lutter contre l'autosolisme : en les réservant aux voitures qui viennent de plus de 3 kilomètres, en les augmentant avec des espaces vélos, covoiturage, ... ; en imaginant des tarifications proportionnelles aux revenus ou au poids du véhicule (sur le modèle du stationnement à Lyon).
- Faire **des petites gares des hubs de services**, notamment autour de la petite enfance (« garde et connexions ! »), mais aussi des espaces de coworking pour simplifier les trajets de personnes qui travaillent dans les centralités et habitent en périphérie.
- Favoriser des lignes de **covoiturage à haut niveau de service** sur le modèle d'Ecov là où les flux peuvent être suffisamment importants.
- Permettre à des ménages qui souhaitent se défaire d'une voiture de pouvoir accéder au **rétrofit électrique** sur l'autre voiture gratuitement, en couplant le remplacement de la 2ème voiture par un vélo électrique ou équivalent
- Organiser des **tournées de livreurs via des modes décarbonés** pour rationaliser la livraison du dernier kilomètre. Les supermarchés deviennent des centres logistiques et des supérettes de villages / tiers-lieux sont achalandés collectivement.
- Construire des **communautés de covoitureurs du quotidien** en appui sur des réseaux de parents, de voisins, de collègues, d'adolescents, ... pour faciliter la vie des actifs qui font « parents-taxi ».

## Le financement et l'évaluation des solutions de mobilités : décarboner quoi qu'il en coûte ?

- Le GIEC pose qu'il faudrait mobiliser 3% du PIB pour mettre en œuvre une vraie stratégie de décarbonation. Ca revient à 3% du PIB chaque année en investissement, soit **70 milliards d'euros par an**, l'équivalent de l'impôt sur le revenu, la moitié de la TVA. La nécessité d'intégrer l'enjeu des coûts et de l'efficacité dans les grilles d'analyse des solutions.
- **L'incapacité française à parler hausse des impôts**, alors qu'on souhaite augmenter les services publics. « Il faut redonner de la légitimité à l'impôt. » (Jund)
- **L'incapacité française à envisager de faire payer l'utilisateur**. Dans la plupart des agglomérations, les tarifs des TC sont quasi-constants alors que les revenus de la population augmentent et que l'offre augmente. « On a donc un R/D de 0,25 qui ne fait que baisser (0,5 en 1995, 0,7 en 1975)... et nous sommes une exception ! En Allemagne le R/D est de 0,50 à 0,75 au Japon il est de 1. ». Le versement mobilité est assis sur le cout du travail, pèse sur la compétitivité des entreprises et est une exception mondiale (Coldefy)
- La discussion sur le **déplafonnement du versement mobilité** est bloquée. Bercy refuse de faire bouger les impôts de production (Jund).
- Sur **les TER, une équation économique complexe** : les dotations ne sont pas indexées sur l'évolution de l'offre et des charges (les péages ferroviaires ont pris +25% ce qui représente 400 millions de surcoûts pour les Régions) ; au total, les Régions dépensent 3,6 milliards pour équilibrer le déficit d'exploitation des TER. (Hergott)
- Quelle taxe pour **remplacer la TICPE** ? Quid de la perspective du retour **d'une taxe carbone sur les poids lourds** ? « Il faut qu'on homogénéise les taxes. Ici on supporte les effets de reports des camions allemands qui cherchent à éviter le LKW-Maut (taxe poids lourds allemande)» (Jund)
- La notion de **coût d'évitement du CO2** (surcoût monétaire de l'option par volume de CO2 évité) permet de choisir entre les différentes solutions de mobilité afin de mobiliser le plus efficacement les fonds publics qui sont une ressource publique rare, ce que l'on appelle un bien commun. Il faut privilégier les solutions à fort gains d'émissions de CO2 et à faible couts d'évitement (vélo/voiture + Parking Relai + car express ou train remplis, / Vélo + transports

en communs urbains,) et éviter les mesures couteuses et à faibles gains d'émissions (lignes TER diesel ou bus peu fréquentés ; TC peu remplis ; covoiturage subventionné au trajet).

### **L'articulation transports / urbanisme... peine perdue ?**

- Dans les territoires périurbains plus qu'ailleurs, l'articulation transports / urbanisme est un vrai loupé. Autour des principales agglomérations françaises, **le développement urbain est décorrélié des réseaux ferrés**. C'est lié à la plus faible densité de nos territoires, au morcellement communal, à un étalement urbain qui agit comme mécanisme de redistribution de la rente foncière pour les agriculteurs. (Desjardins)
- Pourquoi certains territoires se démarquent ? Stockholm est une agglomération de 1,5 million d'habitants, dans laquelle 50% des gens vont au travail en transports en commun (c'est 3 fois mieux que Lyon). Cela est rendu possible par un aménagement fort autour des gares et par le fait qu'un tiers des logements appartient des bailleurs sociaux. **Modèle urbain et modèle social sont impossibles à dissocier**. Le péage urbain est rendu acceptable par la qualité de l'offre en transports en commun. Idem pour le développement du vélo, qui doit pouvoir s'appuyer sur les TC quand la météo est mauvaise. (Desjardins)
- Le ZAN comme virage important de la conception de l'aménagement, qui va avoir des impacts sur les mobilités : places de stationnement, projets de voiries, ...

### **Qui accompagner en priorité ? L'enjeu de « viser juste »**

- Les personnes les plus vulnérables sont celles dont le budget est contraint (**entre 1200 et 3200 euros par ménage par mois**) mais qui se dépaient beaucoup. Les plus précaires se déplacent moins que ces classes moyennes, dépendantes de leur voiture. Le taux d'effort est important et tout mouvement peut faire basculer le budget dans le rouge. (Verry)
- Le reste à vivre (revenus – couts de la mobilité et du logement) est dispersé territorialement, le critère revenu est finalement le plus approprié pour aider les ménages dans la transition énergétique (Verry)
- La question est de trouver le bon compromis entre des mesures d'interdiction et des mesures incitatives, via les prix souvent perçu en France comme injuste. La régulation par des interdictions remet le pouvoir politique au centre. Cette vision centralisatrice et égalitariste est jugée plus juste qu'un dispositif décentralisé où les acteurs agissent avec des incitations. Les ZFE illustrent les limites et contradictions de cette pensée : les ZFE demandent aux classes populaires et moyennes d'avoir le standard de voiture des plus fortunés et conduisent des exécutifs assumant pourtant la contrainte sur l'usage de la voiture à mobiliser comme jamais des fonds publics pour l'achat de voitures neuves (Coldefy).
- France Stratégie indique qu'il faudrait consacrer 60 milliards d'euros par an (pendant quelques années) pour financer la bifurcation écologique. Mais comment aider les ménages ? **Attention aux effets pervers des subventions**, qui peuvent servir d'effets d'aubaine pour les concessionnaires (Verry). Voir littérature sur les aides personnelles au logement..