

COMMENT TRANSFORMER LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN ?

19 mesures pour une mobilité
plus juste et plus durable

N°ISBN : 978-2-919083-01-5
Octobre 2022

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Coordination

Valentin Desfontaines,
Responsable Mobilités durables
au Réseau Action Climat France

Design graphique, illustrations et mise en page

Guénohé Le Gal

Réseau Action Climat

Mundo M,
47 avenue Pasteur
93100 Montreuil
01 48 58 83 92

reseauactionclimat.org



Sommaire

Synthèse	4
Il est urgent de sortir la mobilité du quotidien du tout voiture	8
Développer massivement les transports collectifs	12
Faire du vélo un moyen de transport du quotidien partout et pour tous	20
Rendre plus accessible les transports collectifs	30
Rendre les aides à l'achat d'un véhicule moins polluant, plus efficaces et plus justes	34
Structurer un service national d'accompagnement et de conseil en mobilité	46
Soutenir le développement des mobilités partagées : covoiturage et autopartage	50
Réduire les distances nécessaires pour accomplir les activités du quotidien	56



Synthèse

La mobilité du quotidien se caractérise par la place prépondérante de la voiture dans nos déplacements. Pourtant, ce système de mobilité construit autour du tout voiture et de la voiture individuelle est aujourd'hui à bout de souffle comme en témoignent les nombreuses crises auxquelles il est confronté.

Crise climatique : la voiture est responsable de plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports soit environ 15 % des émissions de la France. **Crise sanitaire :** le tout voiture a d'importantes conséquences en matière de pollution de l'air mais aussi de sédentarité ou encore de bruit. **Crise sociale** enfin puisqu'en l'absence d'alternatives suffisantes à la voiture, d'importantes inégalités existent entre ceux qui ont les capacités financières de posséder un véhicule et ceux qui ne les ont pas. Engendrant ainsi des difficultés de plus en plus grandes d'accès à la mobilité et des conséquences en chaîne : problématiques d'accès à l'emploi, à la santé, etc. Au total, ce sont près de 13,3 millions de personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité (absence de moyen de transport, dépenses de carburant élevées, véhicule vieillissant, longs trajets sans alternative à la voiture, etc.) et sont consi-

dérées comme étant dans une situation de précarité mobilité.

Alors que la précarité mobilité est déjà un phénomène d'ampleur en France, le Réseau Action Climat, dans un travail exclusif d'évaluation du coût de possession et d'usage de la voiture, alerte sur l'augmentation de ce coût.

En 2022, le Réseau Action Climat l'estime à 4210€ par an, ce qui représente une dépense mensuelle de près de 350€. En l'espace de cinq années, ce coût est passé de 3680€ à 4210€, soit une augmentation de près de 14 %. Alors que plus de 37 % des ménages sont aujourd'hui multi motorisés, cela peut représenter un coût annuel supplémentaire de près de 1060€ pour un ménage avec deux véhicules. **Et cette augmentation risque de se poursuivre au cours des cinq prochaines années.**

En effet, **alors que le carburant représente le premier poste de dépense lié à la possession et l'usage d'un véhicule, il est probable que le prix de ce dernier continue de croître ou se maintienne à des niveaux élevés.** L'OCDE anticipe par exemple une augmentation du prix du pé-

trole de 10 % en 2023. Par ailleurs, il semble de plus en plus incertain que l'État continue de soutenir indéfiniment l'achat de carburant afin de limiter la hausse des prix. Dans ce contexte, **plusieurs scénarios ont été imaginés afin d'anticiper la hausse du coût de la voiture :** scénario de stabilisation du prix des carburants au niveau de 2022, scénario de hausse annuelle du prix des carburants de 3 % et scénario de hausse annuelle de 5 %. **Dans ce dernier cas, le coût de la voiture augmenterait très fortement pour atteindre 4920€ en 2027, soit une hausse de plus de 16 % par rapport à 2022.**

Bien qu'il soit difficile de prévoir avec certitude la tendance des prochaines années, **ces projections nous rappellent à quel point notre système de mobilité construit autour du tout voiture individuelle est vulnérable à la hausse du prix des énergies fossiles et à quel point il est urgent d'en sortir.** En effet, **cette vulnérabilité n'est pas une fatalité mais bien la conséquence des choix politiques des dernières décennies.**

Choix politique de privilégier un modèle d'aménagement du territoire qui renforce la dépendance à la voiture individuelle ; choix politique d'investir massivement dans les infrastructures de transport routier plutôt que dans les alternatives de transport telles que le train, les transports en commun ou encore le vélo ; choix politique de ne pas accompagner suffisamment les ménages les plus modestes dépendants de la voiture afin qu'ils s'équipent d'un véhicule moins polluant.

Pourtant, **il est possible de construire un autre système de mobilité, en rupture avec le modèle actuel et qui permette d'articuler l'accélération de la transition écologique avec la structuration d'une mobilité plus inclusive.** Il s'agit d'ailleurs d'une attente forte des Français puisque 9

actifs sur 10 disent vouloir réduire l'impact environnemental de leurs déplacements¹.

C'est ce chemin de transition vers un autre modèle de mobilité que s'efforce de dessiner cette publication à travers 19 propositions réparties autour de 7 grands enjeux. Ces propositions sont le fruit d'un travail de concertation avec les associations membres du Réseau Action Climat ainsi que de nombreuses parties prenantes. **Toutes ces recommandations ont vocation à être mises en œuvre au niveau national et présentent l'intérêt de pouvoir être appliquées rapidement.**

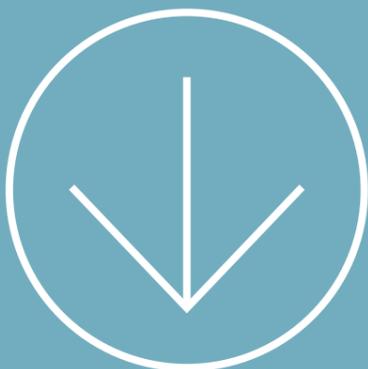
Le développement massif des investissements dans les transports collectifs et le vélo ainsi que la fin des investissements dans les nouveaux projets d'infrastructures routières pourraient par exemple être décidés dans le cadre de **la concrétisation financière de la loi de programmation sur l'énergie et le climat (LPEC).** Le projet de loi de finance 2023 pourrait aussi permettre de nombreuses avancées telles que **l'instauration d'un ticket climat exceptionnel à 30€ par mois pour les transports du quotidien, le renforcement des aides à l'achat d'un véhicule moins polluant pour les ménages les plus modestes ou encore la structuration d'un service national d'accompagnement et de conseil en mobilité via les Maisons France Services.**

Nous appelons le Gouvernement et les parlementaires à s'emparer de ces propositions afin de mettre en œuvre au plus vite des alternatives pour la mobilité du quotidien.

¹ Déplacements quotidiens et respect de l'environnement : où en sont les Français dans la décarbonation de leurs mobilités ?, Ipsos, 2021.



19 mesures pour une mobilité plus juste et plus durable



DÉVELOPPER MASSIVEMENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. Soutenir de manière durable le développement des transports en commun
2. Accroître les investissements en faveur des trains du quotidien
3. Soutenir le développement du transport à la demande

FAIRE DU VÉLO UN MOYEN DE TRANSPORT DU QUOTIDIEN PARTOUT ET POUR TOUS

4. Augmenter les montants alloués au fonds vélo
5. Généraliser et financer l'accompagnement à l'apprentissage du vélo
6. Rendre obligatoire le forfait mobilités durables
7. Favoriser l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo
8. Accompagner socialement le passage à la mobilité cyclable

RENDRE PLUS ACCESSIBLE LES TRANSPORTS COLLECTIFS

9. Instaurer un ticket climat

RENDRE LES AIDES À L'ACHAT D'UN VÉHICULE MOINS POLLUANT, PLUS EFFICACES ET PLUS JUSTES

10. Améliorer l'efficacité sociale et environnementale de la prime à la conversion
11. Créer les conditions d'un déploiement rapide et efficace du dispositif de prêt à taux zéro mobilité sur tout le territoire
12. Mettre en place un dispositif de leasing social pour favoriser l'accès à la mobilité électrique
13. Renforcer le malus poids pour réorienter la production de véhicules vers des voitures plus légères et moins chères
14. Améliorer l'efficacité sociale et environnementale du bonus-malus

STRUCTURER UN SERVICE NATIONAL D'ACCOMPAGNEMENT ET DE CONSEIL EN MOBILITÉ

15. Doter les Maisons France Services d'une mission d'accompagnement et conseil en mobilité

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PARTAGÉES : COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

16. Soutenir le développement du covoiturage du quotidien, en particulier dans les zones les moins denses
17. Soutenir le développement de l'autopartage en boucle, en particulier dans les zones les moins denses

RÉDUIRE LES DISTANCES NÉCESSAIRES POUR ACCOMPLIR LES ACTIVITÉS DU QUOTIDIEN

18. Mettre un coup d'arrêt à l'étalement urbain et aux projets de nouvelles infrastructures routières qui l'alimentent
19. Réduire les distances nécessaires pour accomplir les activités de la vie quotidienne

INTRODUCTION



Il est urgent de sortir la mobilité du quotidien du tout voiture

82%

La principale caractéristique de notre mobilité quotidienne est d'être très majoritairement centrée autour de l'utilisation de la voiture : 82% des kilomètres parcourus au quotidien le sont en voiture.

La mobilité locale, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements réalisés à moins de 80 kilomètres du domicile, occupe une place centrale dans notre quotidien. Du lundi au vendredi, un Français consacre en moyenne 1h02 par jour à se déplacer, soit environ 3 déplacements par jour et une distance moyenne par déplacement de 8,7 kilomètres¹.

La principale caractéristique de cette mobilité quotidienne est d'être très majoritairement centrée autour de l'utilisation de la voiture. En effet, près de 63 % des trajets du quotidien sont réalisés en voiture et même 82 % des kilomètres parcourus². Cette tendance se retrouve y compris pour les déplacements les plus courts puisque 41 % de ceux de moins de 5 kilomètres sont réalisés en voiture³. Enfin, ces déplacements se caractérisent aussi par un fort taux d'autosolisme : en semaine, 3 déplacements automobiles sur 4 sont ainsi réalisés sans passager⁴.

Cette place prépondérante de la voiture dans les déplacements du quotidien ainsi que la forte propension d'autosolisme sont les témoins d'un système de mobilité construit autour du tout voiture et de la voiture individuelle. Pourtant, ce système de mobilité est aujourd'hui à bout de souffle comme en témoignent les nombreuses crises auxquelles il est confronté.

La crise climatique d'une part puisque le secteur des transports est le 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France et que la voiture émet à elle seule près de 15 % des émissions de la France⁵.

Une crise sanitaire d'autre part avec des conséquences directes sur la pollution de l'air, la sédentarité ou encore le bruit. On estime par exemple que la pollution de l'air est responsable de 40 000 à 100 000 décès prématurés par an en France⁶. Une crise sociale enfin, puisque ce système de mobilité construit autour du tout voiture génère d'importantes inégalités entre ceux qui ont les capacités financières de posséder un véhicule et ceux qui ne les ont pas. En l'absence d'alternatives à la voiture individuelle, ce système génère d'importantes inégalités d'accès à la mobilité et des conséquences en chaîne : problématiques d'accès à l'emploi, à la santé, etc. Dans son baromètre de la mobilité du quotidien, la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov estiment que près de 4,3 millions de personnes n'ont aujourd'hui aucun équipement individuel de transport ou abonnement à un service de transport collectif⁷. À cela s'ajoutent les 9 millions de Français dont la mobilité quotidienne est menacée par des dépenses de carburant élevées, la possession d'un véhicule vieillissant ou encore de longues distances à parcourir sans autre choix que la voiture. Au total ce sont près de 13,3 millions de personnes qui rencontrent des difficultés de déplacement et sont considérées comme étant dans une situation de précarité mobilité. Cela représente plus de 27 % de la population totale de 18 ans et plus.

Ces inégalités d'accès à la mobilité générées par ce système du tout voiture individuelle sont par ailleurs exacerbées par la hausse du prix des carburants qui renché-

1 Insee – Enquête mobilité des personnes 2018-2019, SDES.

2 Ibid.

3 Ibid.

4 La mobilité de demain ?, Ademe, Qu'est-ce qu'on fait?!

5 Chiffres clés du climat, France, Europe et Monde, Datalab, MTE, 2022.

6 Sortie des véhicules diesel et essence : où en sont les villes françaises ?

7 Baromètre des mobilités du quotidien n°2 – La dépendance aux carburants fossiles source de précarité, FNH, Wimoov, 2022.

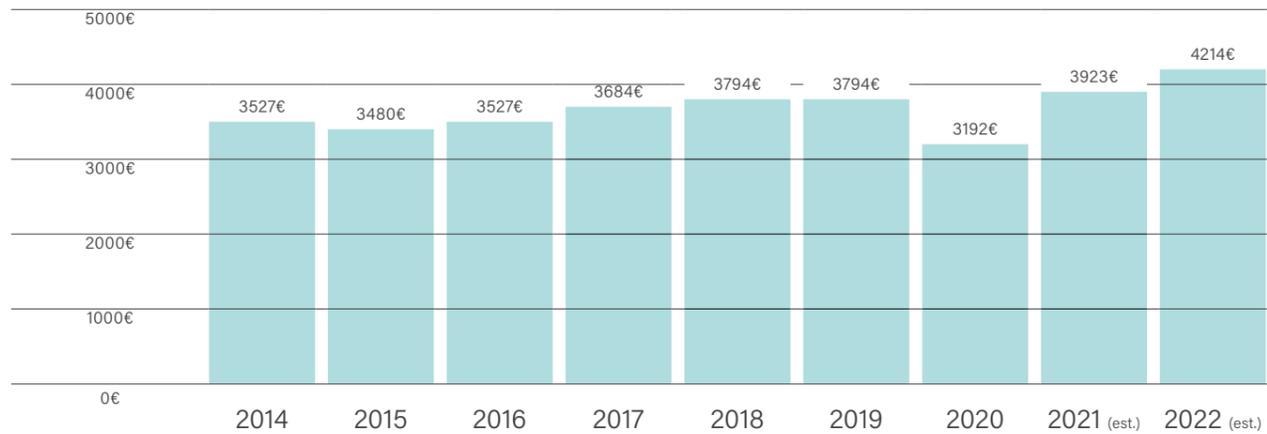


rit très fortement le coût de la voiture. Dans un travail exclusif, le Réseau Action Climat a évalué que le coût de possession et d'usage d'une voiture en 2022 avait atteint 4210€ par an, ce qui représente une dépense mensuelle de près de 350€¹. En l'espace de cinq années, ce coût est passé de 3680€ à 4210€, soit une augmentation de près de 14 %. Alors que plus de 37 % des ménages sont aujourd'hui multi motorisés², cela peut représenter un coût annuel supplémentaire de près de 1060€ pour un ménage avec deux véhicules.



ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN D'UNE VOITURE ENTRE 2014 ET 2022

(en euros 2022). Source : ADETEC



Cette forte augmentation du coût de la voiture au cours des dernières années est principalement due à une tendance de fond de hausse du prix des carburants qui représente le premier poste de dépense lié à la possession d'un véhicule. Il est important de souligner que ce nouveau travail d'évaluation du coût annuel de la voiture en 2022 intègre la remise de 18 centimes à la pompe en vigueur au moment de la réalisation de l'étude. En l'absence de ce dispositif de soutien dont le coût pour l'État est évalué à plus de 3 milliards d'euros, le coût de possession et d'usage de la voiture en 2022 aurait été encore plus important.

¹ Coût d'usage et de possession de la voiture, ADETEC, 2022.

² Insee - Enquête mobilité des personnes 2018-2019, SDES.



RÉPARTITION ESTIMATIVE PAR POSTE DU COÛT ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE EN 2022

(en euros courants). Source : ADETEC



Alors qu'il semble de plus en plus incertain que l'État continue de soutenir indéfiniment l'achat de carburant afin de limiter la hausse des prix, il est par ailleurs probable que le prix du carburant continue de croître ou se maintienne à un niveau élevé au cours des prochaines années. En effet, l'OCDE estime par exemple que le prix du pétrole pourrait continuer à croître de 10 % en 2023¹. Dans ce contexte, le Réseau Action Climat a évalué l'impact de trois scénarios sur l'évolution du coût de la voiture : une stabilisation du prix des carburants au niveau de 2022, une hausse annuelle du prix des carburants de 3 % et une hausse annuelle de 5 %. Dans ce dernier cas, le coût de la voiture augmenterait très fortement pour atteindre 4920€ en 2027, soit une hausse plus de 16 % par rapport à 2022.

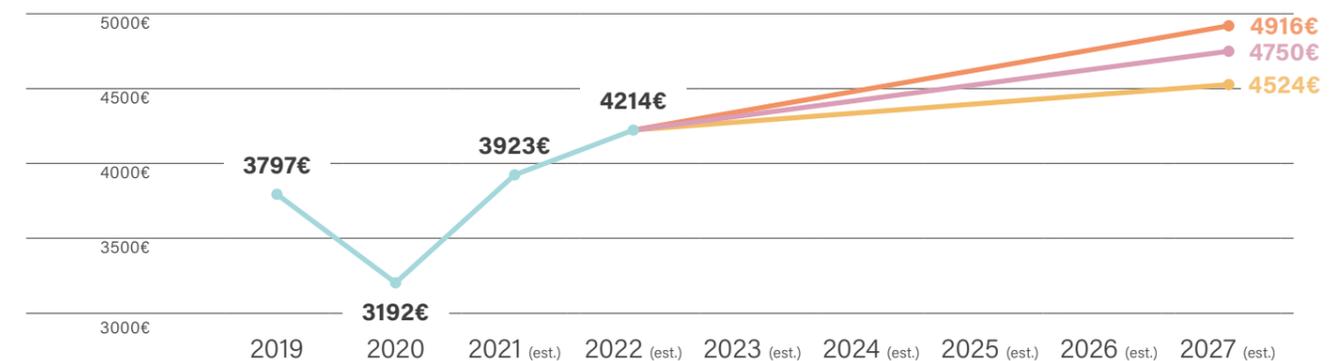
¹ Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2022, Numéro 1.



PROJECTION 2019-2027 DU COÛT ANNUEL D'UNE VOITURE (en euros 2022)

Source : ADETEC

- Scénario 1 : stabilité en euros constants
- Scénario 2 : +3% en euros constants
- Scénario 3 : +5% en euros constants



Bien qu'il soit difficile de prévoir avec certitude la tendance des prochaines années, ces projections nous rappellent à quel point notre système de mobilité construit autour du tout voiture individuelle est vulnérable à la hausse du prix des énergies fossiles et à quel point il est urgent d'en sortir. En effet, en l'absence d'une rupture politique majeure en matière de mobilité, une telle augmentation du coût de la voiture au cours des prochaines années piégerait encore un peu plus les ménages dépendants de la voiture, creusant ainsi les inégalités d'accès à la mobilité.

1



Développer massivement les transports collectifs

48X

Sur un trajet régional de 50 km, le RER/Transilien émet 48 fois moins de GES que le même trajet en voiture individuelle thermique, 37 fois moins pour le train Intercités et près de 8 fois moins pour le TER.

Le développement des transports collectifs (transports en commun et transport ferroviaire) est un enjeu central pour construire un système de mobilité du quotidien moins polluant et plus juste socialement.

Un trajet réalisé en tramway émet ainsi 90 fois moins de gaz à effet de serre (GES) que le même trajet réalisé en voiture¹. Les transports en commun apportent aussi une réponse efficace aux problèmes de congestion et de pollution des agglomérations. Ainsi, un bus transporte en passager l'équivalent de 40 à 50 voitures, un tramway transporte lui l'équivalent de plus de 170 voitures². Enfin, **le développement des transports en commun est aussi un enjeu social puisqu'ils sont beaucoup plus économiques pour l'usager, cet intérêt financier étant renforcé dans un contexte de forte augmentation du prix des carburants.**

Le transport ferroviaire dispose d'atouts semblables aux transports en commun en étant l'un des modes de transport les moins émetteurs de GES. **À l'échelle nationale, le train transporte 11% des voyageurs et 9% des marchandises pour seulement 0,3% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports³.** Le constat est le même au niveau local, sur un trajet régional de 50 km, le RER/Transilien émet 48 fois moins de GES que le même trajet en voiture individuelle thermique, 37 fois moins pour le train Intercités et près de 8 fois moins pour le TER⁴. Le train est aussi un véritable outil d'aménagement du territoire et un mode de transport en mesure de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle aussi bien dans les zones denses que moins denses. En effet, on estime qu'environ 90% de la population française habite à moins de 10 km d'une gare⁵. Enfin, le transport ferroviaire est aussi pourvoyeur de nombreux emplois non délocalisables sur le territoire. La politique d'achat du groupe SNCF a par exemple un très fort impact sur la création d'emplois. En 2019, cette politique représente environ 11 milliards d'euros d'achats réalisés dans toutes les régions de France soutenant ainsi 294 000 emplois⁶.

1 Base Carbone, Ademe, 2022.

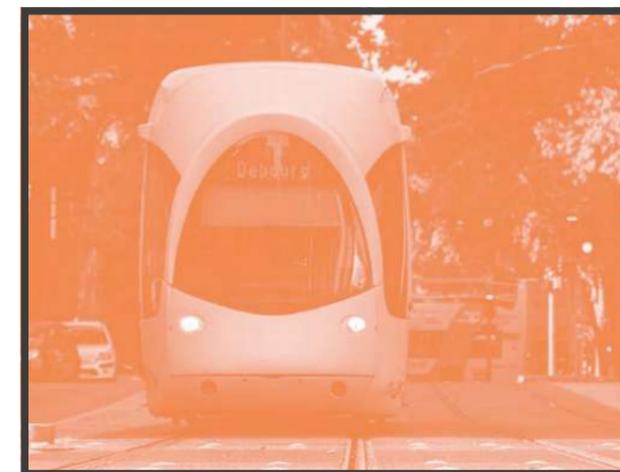
2 Les villes « respire » de demain, Réseau Action Climat, 2016.

3 Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ? – Propositions pour une véritable relance du transport ferroviaire, RAC, FNH, FNE, 2020.

4 Un trajet de 50 km en voiture individuelle émet 9,6 kg de GES. Le même trajet en RER ou Transilien émet en moyen 0,2kg de GES, le train Intercités 0,25kg de GES, le TER 1,2kg de GES. Pour plus de détails voir : <https://datagir.ademe.fr/apps/mon-impact-transport>

5 La France à 20 minutes à vélo, BL évolution, 2021.

6 Rapport d'engagement sociétal d'entreprise, SNCF, 2019.





MESURE 1

SOUTENIR DE MANIÈRE DURABLE LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

1

Afin de soutenir le développement des transports en commun, **il est nécessaire de sortir d'une logique de soutiens financiers ponctuels au profit d'un soutien financier régulier via des appels à projets réguliers ou un programme de financement pluriannuel.** En effet, depuis le Grenelle de l'environnement en 2007, le soutien aux transports en commun fluctue dans le temps et financièrement. Il a donné lieu à la réalisation de 4 appels à projets en faveur des transports en commun, appels à projets plus ou moins rapprochés dans le temps : 2008, 2010, 2013 ... 2021. Les montants financiers alloués à ces derniers ont aussi été très variables. Si le premier appel à projets prévoyait une enveloppe de 810 millions d'euros, le montant du troisième appel à projets a lui été réduit de près de moitié (450 millions d'euros), le quatrième appel à projets d'un montant initial équivalent a finalement été doublé pour atteindre 900 millions d'euros.

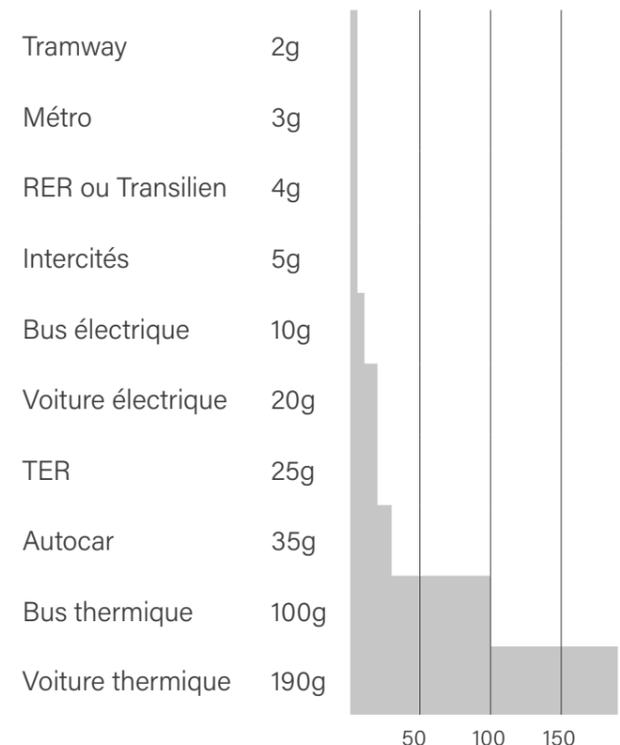
→ Un financement régulier de 2,5 milliards d'euros pendant le quinquennat serait nécessaire pour accélérer le développement des transports en commun, soit un financement annuel de 500 millions d'euros pendant le quinquennat.

Ces investissements doivent permettre de soutenir le développement de bus à haut niveau de service (BNHS), tramway, métro ainsi que des aménagements de voies en site propre ou encore des parkings relais.



LES ÉMISSIONS DE EQCO₂ PAR MODE DE TRANSPORT

Équivalent CO₂ par passager et par kilomètre en France. Sont incluses les émissions directes, et la production et distribution de carburant et d'électricité. La construction des véhicules (voiture, vélo, batterie, train, avion...) et des infrastructures (routes, rails, aéroports...) n'est pas incluse.



MESURE 2

ACCROÎTRE LES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DES TRAINS DU QUOTIDIEN

2

Les lignes de desserte fine du territoire

Malgré le fort potentiel des lignes de dessertes fines du territoire pour répondre à la fois aux enjeux de mobilité, de transition écologique mais aussi d'aménagement du territoire, ces dernières demeurent largement sous exploitées et sont bien souvent menacées.

En effet, l'insuffisance des investissements dans l'entretien du réseau ferroviaire a entraîné depuis 2015 la fermeture de plus 1100 km de lignes de desserte fine du territoire¹. Aujourd'hui encore, 40% de ce réseau (environ 4000 km) est menacé de fermeture faute d'investissements massifs dans les prochaines années².

L'âge avancé du réseau de lignes de desserte fine du territoire (36,7 ans en moyenne) a aussi un impact direct sur l'exploitation des lignes. En effet, le mauvais état des voies est responsable de conséquences en chaîne aboutissant bien souvent à la fermeture de lignes. Cette spirale pourrait être résumée ainsi : mauvais entretien des voies, baisse de la vitesse et de la fiabilité des trains, perte de compétitivité par rapport à d'autres modes comme la voiture, baisse de la fréquentation, fermeture de la ligne.

Lorsque ces lignes bénéficient d'un entretien suffisant, elles souffrent néanmoins souvent d'une offre ferroviaire trop faible pour répondre aux besoins de déplacement tout au long de la journée.

→ Un financement supplémentaire de 700 millions d'euros par an dans l'entretien et la régénération des lignes de desserte fine du territoire serait nécessaire au cours des prochaines années.

Ce financement doit notamment permettre d'empêcher de nouvelles fermetures de lignes et de garantir leur bon entretien.

Les RER métropolitains

À l'image du RER francilien, le développement des Réseaux Express Régionaux métropolitains (RER-M) est indispensable pour permettre aux agglomérations de sortir d'un système tout voiture à bout de souffle en proposant une offre de train cadencée reliant l'agglomération avec le reste du territoire régional. Le développement de ces services de RER-M est d'autant plus important qu'un

¹ ART, Chiffres clé du marché de transport ferroviaire, 2019.

² Rapport Philizot, 2020.

nombre croissant d'agglomérations devront progressivement mettre en œuvre des zones à faibles émissions pour lutter contre la pollution de l'air¹.

SNCF Réseau a identifié une trentaine d'agglomérations pouvant faire l'objet de développement de RER-M. Le gestionnaire d'infrastructure identifie en particulier 10 agglomérations à fort potentiel pour le développement de ces services. Il s'agit des agglomérations d'Aix-Marseille, Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Nice, Rennes, Strasbourg ou encore Toulouse².

D'après le dernier rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI), la mise en place d'un RER-M nécessite un investissement compris entre 500 millions d'euros et jusqu'à 5 milliards d'euros pour le projet combiné de RER métropolitain lillois et de réseau express des Hauts de France.

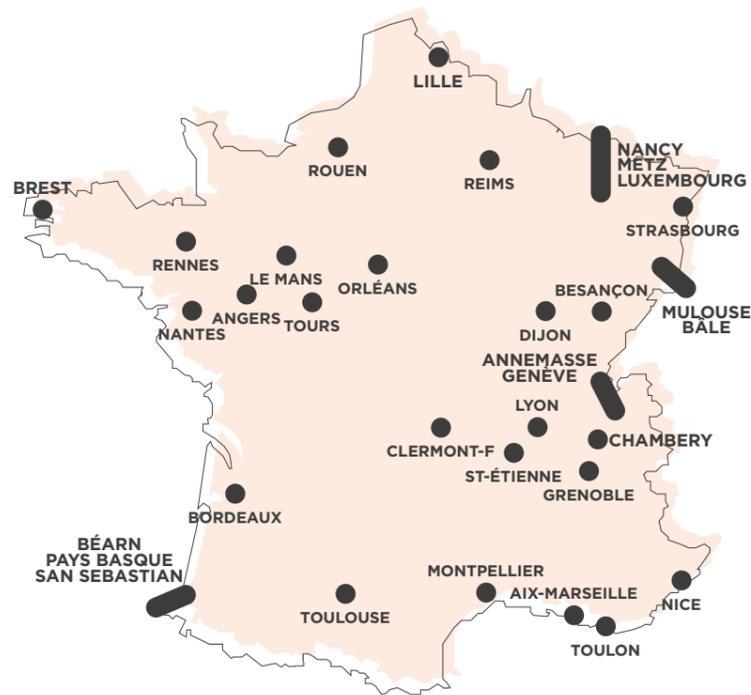
→ Un financement de 15 milliards d'euros serait nécessaire au cours des prochaines années pour développer des RER-M dans les principales agglomérations françaises³.

Au vu des montants d'investissements nécessaires, le COI considère que la réalisation des RER-M pourraient faire l'objet d'une ligne de financement spécifique de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT) afin de financer ces projets depuis la phase des études jusqu'à celles des travaux. Le COI souligne que certains projets particulièrement importants pourraient faire l'objet d'un financement en tant que grand projet, comme cela est le cas aujourd'hui pour le projet de RER-M Marseille-Nice-Toulon, totalement financé dans le cadre du projet LNPCA.



RER MÉTROPOLITAINS (HORS ILE-DE-FRANCE)

Métropoles et agglomérations pouvant faire l'objet de développement de RER-M. Source : SNCF Réseau, 2020



LE RÉSEAU FERROVIAIRE MENACÉ PAR LA SIGNATURE DU NOUVEAU CONTRAT DE PERFORMANCE ÉTAT-SNCF RÉSEAU

Le nouveau contrat de performance signé entre l'État et la SNCF Réseau menace l'atteinte des objectifs climatiques de la France en rendant de plus en plus hypothétique l'atteinte des objectifs d'augmentation du trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

Pire, il pourrait conduire à de nombreux ralentissements sur le réseau et même des fermetures de lignes. Faute d'investissements suffisants dans l'entretien et la régénération du réseau, la situation catastrophique déjà éprouvée sur les lignes de desserte fine du territoire pourrait ainsi s'étendre au réseau structurant. En effet, le nouveau contrat de performance entérine la dégradation de l'indice de consistance de la voie (ICV), indice qui permet de mesurer l'état des voies. Plusieurs dizaines de lignes seraient concernées par cette dégradation telles que : Caen-Alençon-Le Mans-Tours, Nantes-La Roche-sur-Yon-La Rochelle-Bordeaux ou encore Bourges-Montluçon.

Dans une étude publiée en 2020, le Réseau Action Climat, la Fondation pour la Nature et l'Homme et France Nature Environnement recommandent d'engager un véritable plan de relance du transport ferroviaire en investissant 3 milliards d'euros supplémentaires par an jusqu'en 2030¹.



1 Sortie des véhicules diesel et essence : où en sont les villes françaises ?

2 Schéma directeur - étoiles ferroviaires et services express métropolitains, SNCF Réseau, 2020.

3 Cette estimation ne prend pas en compte les RER-M dont le financement est déjà intégré dans des grands projets ferroviaires (Marseille-Nice-Toulon, Toulouse, Bordeaux, Rouen, etc.).

1 Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ? – Propositions pour une véritable relance du transport ferroviaire, RAC, FNH, FNE, 2020.

MESURE 3

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE

3

En milieu rural ou périurbain, le transport à la demande (TAD) peut pallier l'insuffisance ou l'absence d'une offre de transport en commun. Le TAD peut aussi être pensé en complémentarité de l'offre de transport existante et permettre par exemple de desservir une gare ferroviaire ou tout autre service de transport en commun. C'est le cas par exemple de la collectivité de Gally-Mauldre en Ile-de-France où un service de TAD permet de desservir plusieurs gares de Transilien. Les trajets réalisés en TAD étant souvent combinés avec des trajets en Transilien, bus, métro, les distances parcourues sont relativement longues et le TAD permet ainsi de favoriser le report modal sur l'ensemble du déplacement¹. À Chalon-sur-Saône, la mise en place d'une offre de TAD permettant un rabattement sur les principales lignes de bus a ainsi permis une augmentation de la fréquentation du réseau².

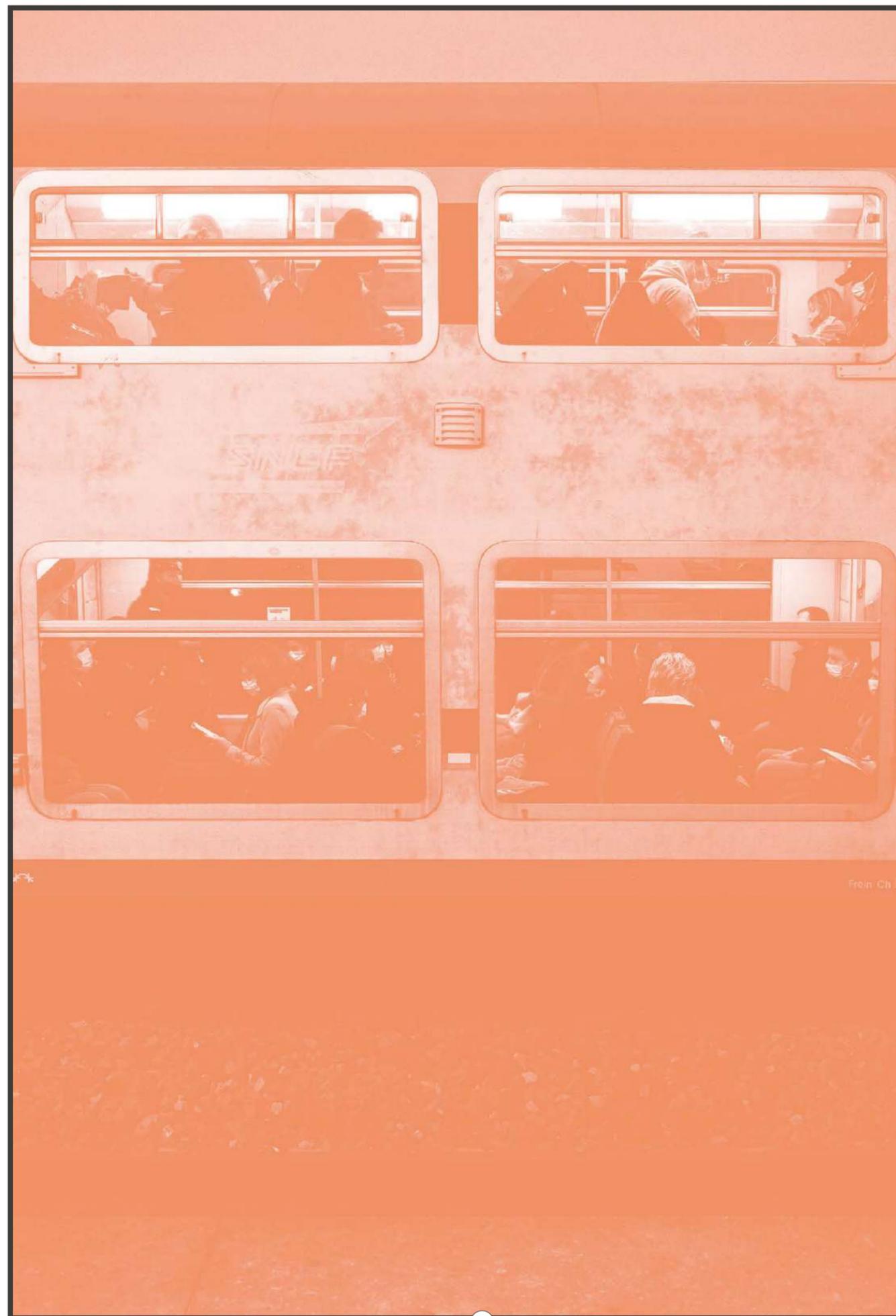
Plusieurs conditions sont nécessaires au bon fonctionnement d'une offre de TAD :

- ▶ bien identifier les usagers ciblés ;
- ▶ adapter les jours, les horaires de fonctionnement ainsi que le nombre de véhicules prévus en fonction des usages ;
- ▶ intégrer l'offre de TAD à l'offre de transport existant et assurer une bonne complémentarité entre les offres (articulation entre les horaires et les lieux desservis, tarification intégrée, application de la tarification solidaire, etc.) ;
- ▶ bien communiquer sur le lancement du service et ces éventuelles évolutions.

→ Un soutien financier de l'État peut aussi s'avérer nécessaire au développement de nouvelles offres de TAD. En particulier dans les collectivités de plus petites tailles pour lesquelles la mise en œuvre d'un tel service peut représenter un coût important.

¹ Évaluations de services de transport à la demande « optimisé », France mobilités, Cerema, 2020.

² Proposer une offre de transports publics attractive et de qualité.



2



Faire du vélo un moyen de transport du quotidien partout et pour tous



41%

Avec près de 41% des trajets de moins de 5 km réalisés en voiture et même 62% des trajets de moins de 10 km, le vélo avec ou sans assistance électrique a toute sa place pour remplacer la voiture sur une part importante des déplacements du quotidien.

© Dove/Ramsdale / Unsplash

20

Le vélo dispose d'un potentiel considérable pour répondre aux défis climatiques, sanitaires et sociaux auxquels nous sommes confrontés.

Avec près de **41% des trajets de moins de 5 km réalisés en voiture** et même 62% des trajets de moins de 10 km, le vélo avec ou sans assistance électrique a toute sa place pour remplacer la voiture sur une part importante des déplacements du quotidien. Le développement du vélo au quotidien est aussi un excellent moyen de construire un système de mobilité plus juste socialement. En effet, alors que les coûts relatifs à l'utilisation de la voiture ne cessent d'augmenter, **le vélo permet de réduire de 92% le coût de la mo-**

- 1 Parlons vélo - Livre blanc de l'« alliance pour le vélo », 2022.
- 2 Ibid.
- 3 Atlas des Mobilités, Fondation Heinrich Böll, 2022.

MESURE 4

AUGMENTER LES MONTANTS ALLOUÉS AU FONDS VÉLO

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a mis en place le premier Plan vélo doté d'un fonds de 350 millions d'euros sur 7 ans soit environ 50 millions d'euros par an. Cette première étape a permis d'amorcer la relance de la pratique cyclable en France mais les montants restent insuffisants pour répondre à la dynamique de développement du vélo et permettre sa croissance rapide sur l'ensemble du territoire. Le premier appel à projets Vélo & Territoires lancé en 2019 illustre parfaitement cet enjeu avec 153 projets retenus pour plus de 275 candidatures.

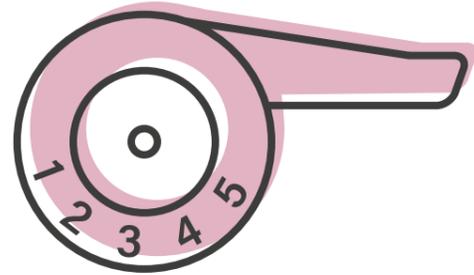


© Pesi/Imagination / Unsplash

21

4

Dans une étude conjointe publiée en 2020 sur le potentiel de développement des usages du vélo en France¹, l'Ademe et la Direction générale des entreprises (DGE) soulignent que **la poursuite d'un scénario tendanciel dans les investissements cyclables, risque de conduire à un développement à 5 vitesses de la pratique du vélo :**



1. Une forte augmentation de la pratique du vélo à Paris et dans le centre des grandes agglomérations,
2. Une augmentation faible dans les banlieues des grandes agglomérations et dans les agglomérations moyennes et petite,
3. Une stagnation dans la périphérie des grandes agglomérations,
4. Une baisse limitée dans la périphérie des petites agglomérations,
5. Une forte baisse dans les communes isolées et les communes multi polarisées.

¹ Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, Ademe, DGE, 2020.

→ Afin de garantir un développement rapide et homogène de la pratique du vélo sur tout le territoire, il serait nécessaire d'adopter un nouveau plan vélo national doté d'un budget d'investissement de 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat (hors budget d'investissement des collectivités).

Cette augmentation des montants alloués au fonds vélo doit permettre de soutenir les investissements des collectivités locales en faveur du vélo en portant l'investissement annuel dans le vélo à 30 €/habitant/an et ce afin de doubler le réseau cyclable français pour le porter à 100 000 kilomètres en 5 ans.

Ces financements devront cibler prioritairement les discontinuités, les franchissements, les entrées d'agglomérations, les

petites et moyennes villes, les territoires ruraux et périurbains qui sont le plus en retard aujourd'hui dans le déploiement d'un réseau vélo. Cette somme correspond à l'investissement dans les infrastructures, et n'inclut ni les mesures fiscales, ni les primes et incitations.

1/2

Plus d'un français sur deux ferait davantage de vélo si les conditions pour se déplacer à vélo étaient meilleures (pistes cyclables, stationnement sécurisé)¹.

¹ Parlons vélo - Livre blanc de l'alliance pour le vélo », 2022.

MESURE 5

GÉNÉRALISER ET FINANCER L'ACCOMPAGNEMENT À L'APPRENTISSAGE DU VÉLO

La formation dès l'enfance à la pratique du vélo constitue un levier essentiel de sensibilisation et d'autonomisation des enfants. Pourtant, **de plus en plus d'enfants sont exposés à un problème de sédentarité inquiétant**. Face à ce constat, l'Anses a récemment tiré la sonnette d'alarme auprès des pouvoirs publics : **près d'1 enfant sur 2 présente un risque sanitaire très élevé caractérisé par un temps d'écran journalier de plus de 4h30 et/ou moins de 20 minutes d'activités physique par jour¹.**

Parmi les facteurs d'explication on peut notamment souligner la part croissante des élèves se rendant à l'école en voiture² : 34% des élèves situés à moins de 1km de l'école s'y rendent en voiture. Dans le même temps, la proportion des élèves se rendant à l'école à vélo n'a cessé de diminuer durant les 30 dernières années, passant de 7,5% à 3,3%.

→ Généraliser et financer le « Savoir Rouler à Vélo » à l'école apporterait des éléments de réponse à cette situation en permettant à chaque élève d'entrer au collège en sachant faire du vélo.

Des piqûres de rappel sont aussi indispensables au collège et au lycée, avec une initiation à l'équilibre dès la maternelle. Enfin, le développement d'un apprentissage du vélo tout au long de la vie est aussi nécessaire.

Parallèlement à cette généralisation du « Savoir Rouler à Vélo », un travail spécifique doit être mené afin de sécuriser les déplacements des élèves depuis et vers les établissements scolaires. Ce travail peut notamment se concrétiser dans l'élaboration de plan de déplacements établissement scolaire (PDES).



¹ Inactivité physique et sédentarité chez les jeunes : l'Anses alerte les pouvoirs publics.

² Activité physique et sédentarité de l'enfant et de l'adolescent, ONAPS, 2020.



MESURE 6

RENDRE OBLIGATOIRE LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

6

Avec près de ¾ des trajets domicile-travail réalisés en voiture, dont 60% des trajets faisant moins de 5 km¹, **le forfait mobilité durables (FMD) dispose d'un très fort potentiel pour réduire les émissions de GES des trajets domicile-travail (4% du total des émissions de GES nationales)².**

Pourtant, trois années après son adoption, **le caractère volontaire pour l'employeur du forfait mobilités durables (FMD) en limite toujours fortement son développement.**

Le phénomène n'est pas nouveau et a déjà été observé lors de la mise en œuvre en 2015, toujours sur une base volontaire, de l'indemnité kilométrique vélo (IKV). L'observatoire de l'IKV, piloté par le Club des villes et territoires cyclables et l'Ademe recense les employeurs ayant mis en œuvre l'IKV. **À ce jour, seuls 237 000 salariés bénéficieraient de l'IKV soit 0,9% de la population active ayant un emploi.**

Concernant le FMD, il n'existe pas aujourd'hui de données objectivables quant au nombre d'organisations ayant mis en place le FMD en France, et le nombre de personnes touchées par ce dispositif. L'Ademe, aux côtés d'Ekodev et de VialD, a lancé en février 2021 son « Baromètre du FMD ». Les résultats soulignent une appropriation très faible du FMD par les organi-

sations interrogées. L'enquête fait part d'une faible connaissance du dispositif, bien qu'il soit mis en place aussi bien dans les centres urbains qu'en zone rurale, dans les petites entreprises que dans les grands groupes.

Les entreprises ayant mis en place le FMD constatent un fort intérêt de leurs salariés pour le dispositif qui se traduit par une part modale accrue des moyens de transport actifs et partagés dès la première année. En 7 mois, une entreprise a ainsi vu la part modale du vélo progresser de +62,5% sur un site à la Défense. Dans cette même entreprise, 40 personnes sur les 300 présentes (13,3%) sur un site strasbourgeois ont eu recours au FMD au 1er janvier 2021. Cet outil, couplé aux plans de mobilité entreprise, peut par ailleurs s'avérer intéressant financièrement en permettant de réduire le coût pour l'entreprise de la mise à disposition de stationnement pour véhicules ainsi que les frais liés à l'indemnité kilométrique véhicule.

→ Rendre obligatoire la mise en œuvre du FMD en entreprises et dans les collectivités territoriales afin de s'attaquer au plus vite au potentiel de réduction des émissions des GES relatifs aux trajets domicile-travail.

Le forfait mobilités durables est un dispositif financier visant à encourager l'usage du vélo et du covoiturage sur les trajets domicile-travail. Il consiste en une prise en charge facultative par l'employeur de tout ou partie des frais de transport personnels du salarié entre son domicile et le lieu de travail. Le forfait est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales dans la limite de 700€ par salarié et par an et 800€ en cas de cumul avec la prise en charge par l'employeur de l'abonnement de transport en commun.

MESURE 7

FAVORISER L'INTERMODALITÉ ENTRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE VÉLO

7

Favoriser l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo est un enjeu essentiel pour développer des alternatives efficaces à la voiture individuelle. C'est aussi un pari gagnant-gagnant car les deux modes s'alimentent mutuellement.

Ainsi **aux Pays-Bas la moitié des trajets en train commencent par un trajet à vélo et le quart des kilomètres parcourus à vélo le sont depuis ou vers une gare.** Au total, les déplacements combinés train-vélo représentent de 30% des déplacements journaliers réalisés aux Pays-Bas¹.

En France, les trajets combinés train-vélo représentent seulement 3% des déplacements journaliers pourtant, le potentiel de développement est très fort puisque près de 70% des Français vivent à moins de 20 minutes à vélo d'une gare voyageurs².

Les solutions sont aujourd'hui connues des pouvoirs publics et de la SNCF. En premier lieu, le développement d'infrastructures

cyclables sécurisées depuis et vers la gare est indispensable pour soutenir le développement de cette intermodalité. Ensuite, les capacités d'emport de vélos dans les trains doivent être développées. Enfin, l'installation de stationnements sécurisés en gare est un enjeu majeur pour massifier l'intermodalité vélo-train. L'Ademe a ainsi évalué qu'en cas d'installation de consignes à vélo sécurisées, 12% des usagers de ces consignes sont de nouveaux utilisateurs du TER³.

→ Créer 200 000 places de stationnements supplémentaires dans les gares et les pôles de transport afin de favoriser l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, soit le double de ce que prévoit aujourd'hui la loi.

Chaque place de stationnement vélo créée en gare permet d'éviter environ 2000 km en voiture chaque année car l'utilisation du train et du vélo augmente⁴.

1 La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances.

2 Trajet domicile-travail : développer le covoiturage et les mobilités douces.

1 Du vélo au train : les atouts de l'intermodalité.

2 La France à 20 minutes à vélo, BL évolution, 2021.

3 Etude d'évaluation sur les services vélos, Ademe, 2016.

4 Ibid

MESURE 8

8 ACCOMPAGNER SOCIALEMENT LE PASSAGE À LA MOBILITÉ CYCLABLE

Pérenniser la réforme du bonus VAE

Le bonus vélo à assistance électrique (VAE) a été mis en place en 2017 afin de faciliter l'accès aux VAE. En 2018, les conditions d'éligibilité à ce bonus ont pourtant été modifiées et conditionnées à l'obtention d'une aide similaire attribuée par la collectivité locale. Cette nouvelle conditionnalité a été pensée afin d'inciter les collectivités locales à proposer des aides à l'achat VAE. Cependant, **les aides à l'achat d'un VAE étant principalement concentrées dans les moyennes et grandes agglomérations, cette disposition participe à creuser les inégalités d'accès au VAE des habitants des zones péri-urbaines et rurales vis-à-vis des zones urbaines.** Le VAE est pourtant un moyen de transport d'avenir pour ces territoires qui connaissent une faible pratique cyclable alors même que 48% des déplacements dans les communes périphériques et 58% dans les banlieues font moins de 10 km.

→ Pérenniser les mesures exceptionnelles adoptées à l'occasion du projet de loi de finance rectificative 2022 : augmentation du montant du bonus VAE jusqu'à 400€ et suppression de sa conditionnalité à une aide similaire versée par une collectivité locale.

Poursuivre la mise en cohérence des conditions d'ouverture de la prime à la conversion vélo avec la prime à la conversion automobile

Alors que l'ouverture de la prime à la conversion (PAC) aux vélos à assistance électrique devrait inciter à la démotorisation au profit du vélo, les conditions d'ouverture actuelle restent encore très largement favorables à l'acquisition d'un nouveau véhicule. Si le projet de loi de finance rectificative 2022 apporte de nouvelles avancées, ces dernières sont temporaires et le dispositif pourrait encore être renforcé.

En effet, **le montant de la prime à la conversion vélo demeure plus faible que pour une voiture** : jusqu'à 3000€ contre jusqu'à 5000€ pour un véhicule. De plus, le montant de l'aide est limité à 40% du prix d'achat du vélo contre 80% pour une voiture.

Afin d'améliorer la PAC vélo, nous proposons que cette dernière réponde aux 4 enjeux suivants :

► **rétribuer la sortie de la circulation d'un véhicule ancien polluant** : son montant doit donc être plus élevé que le gain perçu par une vente entre particuliers et ainsi gratifier la démotorisation d'un individu ;

► **inciter les particuliers au report modal** : son montant doit donc être équivalent à l'achat d'un autre véhicule afin de donner des signaux clairs et d'asseoir le rôle du vélo comme alternative à la voiture ;

► **refléter le « gain CO₂ » induit** : la PAC est modulée selon le « gain CO₂ » induit, elle est ainsi majorée pour les véhicules électriques. Le « gain CO₂ » étant maximal avec l'acquisition d'un ou plusieurs vélos, les montants choisis doivent le refléter ;

► **réduire au maximum le reste à charge des ménages**, notamment les plus modestes, qui pourront avoir besoin de plusieurs vélos pour compenser la destruction d'un véhicule.

→ Afin de répondre à ces 4 enjeux, et en s'appuyant sur les retours d'expérience de Bruxelles et de Lituanie, appliquer un versement forfaitaire de la prime à la conversion vélo. L'aide doit se comprendre comme un « budget mobilité » : la mise à la casse ouvre des droits au particulier qui est ensuite autonome dans la gestion du budget, au plus près de ses besoins en mobilité. Le forfait rend le dispositif plus lisible. Il permet aussi de mieux coller aux besoins des ménages, en ouvrant par exemple la possibilité d'acheter plusieurs vélos pour les membres de la famille.

→ Il est également recommandé de fixer un montant socle de 2500€. De cette base, plusieurs éléments pourront bonifier l'aide afin de soutenir davantage les ménages les plus modestes et ceux habitant en ZFE-m :

► Pour les ménages dont le RFR est < 6 300€ et pour les personnes souffrant d'un handicap, doublement du montant par véhicule ;

► Pour les ménages dont le RFR est < 13 489€, majoration de 1 000€ par véhicule ;

► En ZFE-m, doublement du montant ou majoration de 1 000€ par véhicule ;

► Pour les professionnels, doublement du montant par véhicule.

→ Limiter l'aide à 80% du montant d'achat du vélo comme c'est aujourd'hui le cas pour une voiture, contre 40% pour un vélo.

→ Enfin, pour répondre aux différents besoins de mobilité, il est proposé de pérenniser l'ouverture de la prime à la conversion toutes les solutions vélo : VAE, bi-porteur, triporteur, vélo pliant, etc.

Mettre en place un dispositif de leasing social de vélo à 1€ par jour

Alors que la proposition de leasing social de voiture électrique à 100€ par mois est présentée comme une mesure-phare pour aider les ménages les plus modestes dépendants de la voiture à s'équiper d'un véhicule électrique, **cette proposition devrait être complétée par une offre similaire de location longue durée de vélo.**

En effet, dans une étude sur les « services vélo », l'Ademe souligne que **la location longue durée de vélo classique permet de toucher principalement les étudiants et les personnes à plus faibles ressources ainsi que les publics majoritairement féminins et les habitants de périphérie d'agglomération**¹. Le leasing social de vélo serait ainsi complémentaire de l'offre prévue pour l'automobile dans une logique de report modal et de développement de l'usage du vélo. **Si des exemples d'initiatives publiques ou privées existent déjà, elles ne permettent pas aujourd'hui la massification et l'atteinte de nouveaux publics.**

En effet, **les offres existantes de leasing ont plusieurs limites**, notamment la faible couverture territoriale et l'absence d'offre dans les zones blanches de la mobilité, des tarifs peu compétitifs au regard du dispositif prévu sur l'automobile (vélo cargo au même prix que la voiture) ou encore une faible diversité des vélos proposés, notamment de vélo cargo et vélo pliant.

→ Créer un service de leasing social de vélo pour 1€ par jour. Ce dispositif devrait intégrer tous types de vélo, être compatible avec les autres dispositifs d'aide au vélo et être fléché en priorité vers les plus les plus précaires et les professionnels utilisant leur moyen de déplacement comme outil de travail.



¹ Diagnostic d'évaluation des services vélos, Ademe, 2021.



3



Rendre plus accessible les transports collectifs



66%

66% des Français considèrent que la mise en place d'un titre de transport unique les inciterait à utiliser plus fréquemment les transports en commun.

Si l'enjeu des infrastructures et de l'offre de transports collectifs proposée (transports en commun et transport ferroviaire) est essentiel afin d'offrir au plus grand nombre des alternatives à la voiture individuelle, il n'est pas la seule condition nécessaire pour parvenir à accélérer très fortement l'usage des transports collectifs.

En effet, l'enjeu de la facilité d'accès aux transports collectifs via un système d'offre unique, ainsi que la problématique de la tarification (lisibilité de cette dernière et niveau de prix) sont deux enjeux tout aussi incontournables afin d'accroître rapidement la part modale des transports collectifs et d'en garantir l'accès à toutes et tous.

Pourtant, l'instauration d'une tarification solidaire dans les transports, c'est-à-dire d'une tarification qui prenne en compte la capacité contributive de chaque ménage, progresse encore trop lentement. Ainsi, en 2022 seules 32 collectivités proposaient une tarification solidaire sur les transports en commun¹.

La problématique du titre de transport unique peine elle à émerger alors même que 66% des Français considèrent que la mise en place d'un titre de transport unique les inciterait à utiliser plus fréquemment les transports en commun².

¹ Source : GART.

² Transdev - Enquête sur la mobilité du quotidien dans les régions françaises, Ipsos, 2019.

MESURE 9

INSTAURER UN TICKET CLIMAT

→ Alors que les initiatives de tarification innovantes se multiplient dans les pays européens pour rendre plus accessibles les transports collectifs, il est proposé d'instaurer en France un ticket climat permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport collectif.

L'instauration d'un ticket climat pouvant nécessiter des évolutions techniques et commerciales importantes pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), le Réseau Action Climat propose un plan d'action en deux temps afin de concilier la nécessité de répondre manière urgente à la crise énergétique et à la hausse du coût de la mobilité qui en découle tout en construisant dès à présent un dispositif pérenne.

Mettre en place immédiatement une formule d'abonnement exceptionnelle aux transports collectifs grâce à un soutien financier de l'Etat.

À très court terme et afin de répondre de manière urgente à la crise énergétique et sociale, une formule d'abonnement exceptionnelle aux transports collectifs devrait être mise en œuvre en s'inspirant du dispositif déjà en place en Allemagne et dont les premiers retours d'expérience confirment la pertinence environnementale et sociale¹.

Afin de répondre aux enjeux de mobilité du quotidien, cette formule d'abonnement exceptionnelle pourrait prendre la forme d'un

ticket climat mensuel permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport en commun et de train du quotidien (TER et Intercités) du pays. L'abonnement serait disponible auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité de son choix et se présenterait sous la forme QR code présentable en cas de contrôle. La différence entre le coût actuel de l'abonnement de transport et le coût de cette offre exceptionnelle serait compensée par l'Etat via un dispositif de financement exceptionnel. Afin de s'assurer que ce ticket mensuel soit accessible à toutes et tous tout en limitant le coût financier de ce dernier pour l'Etat, il est proposé d'introduire deux tarifs distincts. Un tarif de 60€ pour les personnes en emploi qui serait ramené à 30€ après prise en charge par l'employeur de la moitié des frais de transport en commun. Un second tarif de 30€ pour l'ensemble des personnes hors emploi. Le dispositif permettrait ainsi d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport collectif pour l'équivalent d'1€ par jour.



Engager dès à présent une discussion avec les AOM pour définir les modalités d'un dispositif pérenne de ticket climat.

Dans le même temps, et afin d'organiser dès à présent la pérennisation du ticket climat, il est proposé d'engager un échange avec l'ensemble des AOM pour définir les modalités d'un dispositif pérenne de ticket climat. Ce ticket climat pourrait être pérennisé à l'échelle régionale car **il s'agit de l'échelle la plus pertinente pour répondre aux besoins de déplacement du quotidien. C'est aussi la manière la plus efficace de pérenniser le plus rapidement possible ce ticket climat** puisqu'en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun, les Régions disposent de toutes les cartes en main pour coordonner la mise en place d'un titre unique et en définir la politique tarifaire.

Plusieurs étapes sont d'ores et déjà identifiées afin de permettre la pérennisation du dispositif :

► **Étape 1 :** Mettre en place un support unique au niveau national financé par l'État dans le cadre d'un programme de recherche et de développement. Ce support unique doit permettre de rendre interopérable l'ensemble de l'offre de transport et de préparer ainsi la mise en place d'un ticket climat à l'échelle de chaque région.

► **Étape 2 :** Développer au niveau régional un système de MaaS entre toutes les autorités organisatrices permettant d'interconnecter l'ensemble de l'offre de transport régionale.

► **Étape 3 :** Développer au niveau régional

une tarification unifiée et solidaire permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport régional.

À moyen terme, la mise en place d'un ticket climat régional devrait ouvrir la voie au développement au niveau national d'une tarification unifiée et solidaire permettant d'accéder à l'essentiel de l'offre de transport collectif.

Concernant les déplacements longue-distance en train, la réduction de l'écart de prix entre le billet le moins cher et le billet le plus cher pour une même destination, voire l'instauration d'un prix fixe, permettrait de rendre plus abordables le transport ferroviaire longue-distance tout en rendant plus lisible la tarification de l'offre ferroviaire.

L'Autriche a mis en place en 2021 un ticket climat permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport collectif du pays pour 1095€ par an soit l'équivalent de 3€ par jour.

Cette mesure est présentée comme un levier à part entière du plan mobilité autrichien qui prévoit de réduire la part des kilomètres annuels voyagés en voiture de 70% à 54% et d'augmenter la part de ceux voyagés en transport public de 27% à 40%. Cet objectif ambitieux de report modal vers les transports publics doit permettre à l'Autriche d'atteindre la neutralité carbone dès 2040 soit 10 ans avant l'objectif français.

¹ Plus de 52 millions de ticket climat ont été vendus en Allemagne au cours des trois derniers mois. Il est évalué que ce dispositif a permis d'éviter l'émission de 1,8 millions de tonnes de CO₂. Ce résultat s'explique principalement par le report d'une partie des voyageurs depuis leur voiture vers les transports collectifs générés par le dispositif. En effet, il est estimé que près de 10% des usagers ayant bénéficié du dispositif auraient sans cela effectué leur trajet en voiture. Source : <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

4



Rendre les aides à l'achat d'un véhicule moins polluant, plus efficaces et plus justes

7000€

Le prix moyen d'un véhicule neuf a augmenté de 7000€ entre 2010 et 2020 pour atteindre 27 000€.

La mise en œuvre d'un système de mobilité offrant à tous des solutions de déplacement tout en étant compatible avec nos objectifs climatiques nécessite de développer en priorité les alternatives à la voiture individuelle. Néanmoins, **dans certains territoires ou pour certains trajets, la voiture restera nécessaire pour se déplacer au quotidien.**

Pourtant, **la priorité donnée depuis plusieurs années à la production de véhicules à forte rentabilité tels que les SUV se fait au détriment de modèles plus économiques tels que les citadines** et contribue à accroître fortement le prix moyen des véhicules. **Le prix moyen d'un véhicule neuf a ainsi augmenté de 7000€ entre 2010 et 2020 pour atteindre 27 000€¹.** Dans le même temps, il est estimé que **cinq années sont encore nécessaires avant que le véhicule électrique ne devienne moins cher que le véhicule thermique².**

Face à ce constat, et en complément de la nécessaire évolution de la réglementation pour orienter la production vers une offre de véhicules moins polluants, **il est indispensable de mettre en place un ensemble de dispositifs incitatifs permettant à la fois d'accélérer la transition du parc automo-**

bile et d'en assurer l'accessibilité aux ménages les plus modestes.

De nombreux dispositifs existent déjà mais leur efficacité sociale et environnementale doit être largement améliorée. À titre d'exemple, alors que la prime à la conversion devrait aider les ménages les plus modestes qui ne peuvent pas se passer de la voiture à s'équiper d'un véhicule moins polluant, il n'existe aujourd'hui aucune limite de revenus pour en bénéficier. Par ailleurs, les montants de la prime demeurent insuffisants pour limiter au maximum le reste à payer des ménages les plus modestes.

De plus, **la question de la complémentarité et de l'articulation entre les dispositifs est encore insuffisamment traitée** alors que ces derniers se sont multipliés au cours des dernières années : microcrédit véhicule propre, prêt à taux zéro mobilité, leasing social à venir, etc.

C'est dans ce contexte que le Réseau Action Climat formule 5 propositions pour accélérer la transition de l'offre de l'automobile vers la production de véhicules plus sobres et garantir l'accessibilité de ces derniers aux ménages les plus modestes.

¹ Voiture moyenne neuve 2020, son évolution depuis 1970

² Hitting the EV inflection point – Electric vehicle price parity and phasing out combustion vehicle sales in Europe, Transport & Environment, 2021

MESURE 10

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DE LA PRIME À LA CONVERSION

10



Renforcer la prime à la conversion pour les ménages les plus modestes

L'objectif des dispositifs d'aide publique à l'acquisition d'un véhicule doit être de limiter au maximum le reste à payer pour les ménages les plus modestes devant s'équiper d'un véhicule moins polluant. Pour y parvenir, le bon dimensionnement de la prime à la conversion (PAC) et de ses montants est indispensable.

→ Plafonner l'éligibilité à la prime pour les 30% des ménages ayant un revenu fiscal de référence par part supérieur à 19100€. En effet, les ménages des trois derniers déciles ont des capacités financières suffisantes pour leur permettre d'acquérir une voiture électrique, sans que se justifie l'application d'une PAC, qui doit devenir un dispositif à vocation sociale.

→ Créer une super PAC de 8000€ pour les ménages les plus modestes, c'est à dire les 50% des ménages ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur à 14 100€).



COMPARAISON DES BARÈMES DE LA PRIME À LA CONVERSION EN VIGUEUR ET DE LA PROPOSITION DU RÉSEAU ACTION CLIMAT

Les propositions du Réseau Action Climat sont indiquées en gras

2022		Ménage avec un RFR par part			
		< 6400€	entre 6400€ et 14 100€	entre 14 100€ et 19 100€	> 19 100€
Électrique	Neuf	8000€ 5000€	8000€ 2500€ ou 5000€*	2500€ 2500€	0€ 2500€
	Occasion	8000€ 5000€	8000€ 2500€ ou 5000€*	2500€ 2500€	0€ 2500€
Hybride rechargeable**	Neuf	0€ 5000€	0€ 2500€ ou 5000€*	0€ 2500€	0€ 2500€
	Occasion	3000€ 5000€	3000€ 2500€ ou 5000€*	0€ 2500€	0€ 2500€
Thermique Crit'air 1	Neuf	0€ 5000€	0€ 2500€ ou 5000€*	0€ 0€	0€ 0€
	Occasion	3000€ 5000€	3000€ 2500€ ou 5000€*	0€ 0€	0€ 0€

* Si une des deux conditions suivantes est remplie : plus de 12 000 km parcourus par an avec son véhicule personnel pour des raisons professionnelles ou si la distance domicile-travail est supérieure à 30 km.

** Avec autonomie > 50 km



EXEMPLES DE RESTE À PAYER POUR LES MÉNAGES LES PLUS MODESTES AVEC LES PROPOSITIONS DU RÉSEAU ACTION CLIMAT

Ménage non imposable (RFR/Part compris entre 0 et 14 100€)
vivant dans une ville concernée par une ZFE, et souhaitant se séparer de son véhicule Crit'air 3 pour :

► une citadine électrique neuve

Citadine électrique neuve (Dacia Spring)	20 000€
Bonus écologique	- 6000€
Prime à la conversion	- 8000€
Reste à payer avant aide locale	6000€
Aide locale	- 4000€ ¹
Surprime ZFE	- 1000€
Reste à payer après aide locale	1000€

► une citadine électrique d'occasion

Citadine électrique d'occasion (Renault Zoé 2019 en achat intégral)	15 000€
Bonus électrique d'occasion	- 1000€
Prime à la conversion	- 8000€
Reste à payer avant aide locale	6000€
Aide locale	- 4000€
Surprime ZFE	- 1000€
Reste à payer après aide locale	1000€

¹ Moyenne des aides locales observée. À noter : seules 10 collectivités proposent un dispositif d'aide à l'achat d'un véhicule électrique. Parmi ces 10 collectivités, seules 6 des 10 agglomérations concernées par l'obligation ZFE proposent un dispositif d'aide. Source : Les aides à la mobilité à faible émission pour les particuliers en France métropolitaine, IDDRI, 2022.

Ménage non imposable (RFR/Part compris entre 14 100€ et 19 100€)
vivant dans une ville concernée par une ZFE, et souhaitant se séparer de son véhicule Crit'air 3 pour :

► une citadine électrique neuve

Citadine électrique neuve (Dacia Spring)	20 000€
Bonus écologique	- 6000€
Prime à la conversion	- 2500€
Reste à payer avant aide locale	10 050€
Aide locale	- 3000€ ²
Surprime ZFE	- 1000€
Reste à payer après aide locale	6500€

► une citadine électrique d'occasion

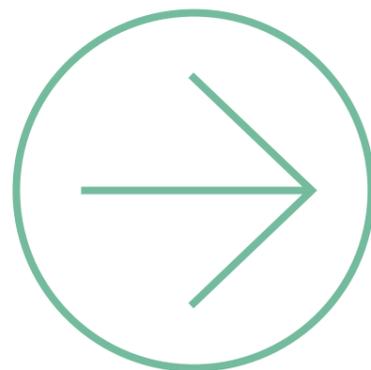
Citadine électrique d'occasion (Renault Zoé 2019 en achat intégral)	15 000€
Bonus électrique d'occasion	- 1000€
Prime à la conversion	- 2500€
Reste à payer avant aide locale	10 500€
Aide locale	- 3000€
Surprime ZFE	- 1000€
Reste à payer après aide locale	6500€

² Les collectivités locales appliquant des politiques d'aide différentes pour les ménages dont le RFR par part est supérieur à 14 100€, il est difficile d'établir une moyenne des aides locales proposées. L'exemple retenu pour cette simulation est celui de la Métropole du Grand Paris qui propose un aide 3000€.

Mettre en cohérence les conditions d'ouverture de la prime à la conversion vélo avec le prime à la conversion automobile et poursuivre son ouverture à d'autres modes de transport

La nécessité de mettre en cohérence les conditions d'ouverture de la prime à la conversion (PAC) vélo avec la PAC automobile a été détaillée précédemment (voir proposition 8).

→ Il est par ailleurs recommandé d'ouvrir la PAC d'autres modes de transport comme le covoiturage et l'autopartage. La mise en œuvre du « titre mobilité » prévu par la LOM permettrait d'utiliser facilement le montant de la PAC sur les plateformes de covoiturage et d'autopartage. Un tel dispositif existe depuis 2006 dans la région de Bruxelles-Capitale en Belgique : le dispositif Bruxell'Air. Ce dernier a bénéficié à environ 10 000 personnes sur les 10 dernières années.



Pour l'achat d'un véhicule neuf, réserver la prime à la conversion aux véhicules électriques

Historiquement, la prime à la conversion (PAC) finance en très grande majorité des véhicules thermiques, neufs ou d'occasion. Même si depuis 2019, l'achat d'un véhicule thermique avec la prime n'est désormais permis que pour les ménages sous conditions de ressources, des véhicules neufs essence Crit'air 1 peuvent toujours être financés par la prime en 2022.

Afin d'être cohérent avec les objectifs climatiques de la France, il est indispensable que la PAC ne soutienne plus la vente de véhicules neufs fonctionnant aux carburants fossiles. De plus, alors que le prix des carburants routiers n'a jamais été aussi élevé, **inciter à l'acquisition d'un véhicule neuf essence revient à maintenir les Français dans une « trappe à pétrole » de plus en plus coûteuse.** Ce « piège » concerne d'ailleurs largement les ménages les plus modestes ; en effet, **en 2018 24% des PAC versées à des ménages non imposables ont soutenu l'achat d'une voiture thermique neuve** (contre 10% pour les ménages imposables)¹.

Le maintien de l'éligibilité des véhicules neufs hybrides rechargeables ne semble pas non plus justifié au regard de leur faible performance environnementale. En effet, leur poids plus important conjugué à une sous-utilisation du mode électrique conduit ces véhicules à **consommer jusqu'à 5 fois plus de carburant qu'annoncé par les constructeurs**². De plus, leur double moto-

risation rend également ces véhicules plus coûteux et donc difficilement accessibles pour les ménages les plus modestes malgré la prime à la conversion¹. Enfin, l'exclusion des véhicules neufs hybrides rechargeables de la prime à la conversion constitue une mesure de cohérence avec la récente adoption au niveau européen de la fin de vente des véhicules diesel, essence et hybride en 2035.

Réserver la PAC aux seuls véhicules électriques. En cohérence avec les conditions d'éligibilité au bonus, nous proposons d'instaurer la même condition de prix en excluant les véhicules électriques dont le prix est supérieur à 30 000€ (voir proposition 14). Les véhicules hybrides rechargeables et essence Crit'air 1 d'occasion pourraient en revanche continuer à bénéficier de la prime.

¹ En 2020, le modèle de véhicule hybride rechargeable le moins se vendait 33 000€ et de nombreux modèles dépassent souvent 40 000€ voire 50 000€ quand le prix moyen d'une voiture neuve est lui de 27 000€.

MESURE 11

CRÉER LES CONDITIONS D'UN DÉPLOIEMENT RAPIDE ET EFFICACE DU DISPOSITIF DE PRÊT À TAUX ZÉRO MOBILITÉ SUR TOUT LE TERRITOIRE

L'amélioration des dispositifs d'aide à l'acquisition d'un véhicule moins polluant doit permettre de se rapprocher au maximum d'un zéro reste à payer pour les ménages les plus modestes. En complément de ces mesures, et **dans le cas où un reste à payer trop important subsisterait, le prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m) doit permettre d'étaler celui-ci dans temps.**

Toutefois, **plusieurs évolutions du dispositif actuel sont nécessaires afin de garantir une mise en œuvre rapide et efficace de ce dernier.**

→ Introduire une garantie de l'État sur le PTZ-m afin de répondre au double enjeu d'engagement des institutions financières et de bon ciblage des personnes concernées.

À l'image du prêt avance mutation dans le domaine de la rénovation énergétique des bâtiments, **l'absence de garantie de l'État risque en effet de retarder fortement la mise en œuvre du PTZ-m faute d'engagement des institutions financières**¹. La loi Climat et Résilience a d'ailleurs remédié à ce problème en instaurant une garantie de l'État de 75% sur le prêt avance mutation renommé

¹ Aides à l'achat de véhicules : propositions de réformes pour un meilleur impact écologique et social, Réseau Action Climat, 2020.

² Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe : a 2022 update on fuel consumption, electric driving and CO₂ emissions, ICCT, 2022.

¹ D'après l'avis du 10 octobre 2019 de la commission des affaires économiques, aucun prêt avance mutation n'a été accordé depuis la création du dispositif en 2015.

prêt avance rénovation. Suite à cette évolution, plusieurs institutions financières se sont d'ores et déjà engagées à mettre en œuvre le dispositif. Cette garantie de l'État doit aussi assurer que les personnes en fragilités financières puissent bien bénéficier du PTZ-m. Faute de garantie de l'État, il est possible que les ménages avec les situations financières les plus difficiles soient obligés de se tourner vers le microcrédit véhicules propres dont les taux d'intérêt peuvent atteindre jusqu'à 7% tandis que les ménages disposant d'une situation financière plus favorable bénéficieraient eux d'un taux zéro pour étaler dans le temps leur reste à payer.

→ Articuler le dispositif de PTZ-m avec le versement des autres dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules qu'il s'agisse de la prime à la conversion, de la prime majorée ZFE-m ou des aides locales. La problématique de l'avance des aides à l'acquisition ne semble pas être prise en compte dans le dispositif actuel. Il s'agit pourtant d'un point décisif dans la mesure où les ménages concernés peuvent ne pas disposer de la trésorerie nécessaire pour réaliser cette avance des aides.

→ Généraliser le PTZ-m sur tout le territoire, et non uniquement dans les collectivités concernées par l'obligation ZFE, afin de répondre aux enjeux très forts d'acquisition d'un véhicule moins polluants existants sur l'ensemble du territoire et de faciliter la lisibilité du dispositif.

MESURE 12

12 METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE LEASING SOCIAL POUR FAVORISER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

La proposition de mettre en place une offre de leasing social, c'est-à-dire la mise à disposition d'un véhicule en contrepartie du versement d'un loyer pendant une durée déterminée, peut-être une solution intéressante et complémentaire des propositions détaillées ci-dessus afin de favoriser l'accès à la mobilité électrique des ménages les plus modestes.

→ Plusieurs conditions préalables sont nécessaires afin de garantir l'efficacité sociale et environnementale d'un dispositif de leasing social :

► **Être réservé uniquement aux véhicules électriques** : l'objectif premier du dispositif étant de favoriser l'accès des ménages les plus modestes à la mobilité électrique, il est important que seuls les véhicules électriques y soient éligibles. Le dispositif devrait par

ailleurs privilégier les véhicules électriques fabriqués en France ou en Europe.

► **Favoriser le développement de véhicules plus légers en excluant les véhicules électriques les plus lourds** dont le poids est supérieur à 1800kg.

► **Garantir l'éligibilité de l'ensemble des ménages les plus modestes**, y compris les ménages exclus des circuits bancaires traditionnels.

► **Être en mesure d'accompagner et de conseiller les ménages dans leurs démarches d'obtention du leasing social.** La proposition du Réseau Action Climat de structurer un service national d'accompagnement et de conseil en mobilité pourrait permettre cela (voir proposition 15).

► **Anticiper dès le début le début de la location la fin de la période du leasing** et proposer des solutions adaptées pour éviter une « rupture de mobilité ».

► **Mettre en place un dispositif similaire de leasing social de vélo** (voir proposition 8).



© Red Dot / Unplash

MESURE 13

13 RENFORCER LE MALUS POIDS POUR RÉORIENTER LA PRODUCTION DE VÉHICULES VERS DES VOITURES PLUS LÉGÈRES ET MOINS CHÈRES

Du fait de leur carrosserie augmentée (plus longue, plus large et plus lourde), **les SUV émettent en moyenne 20% de CO₂ de plus qu'une voiture standard.** Au niveau national et international, ils représentent la deuxième source de hausse des émissions¹. Il s'agit d'une tendance forte du marché automobile qui

touche l'ensemble des gammes de véhicules de la citadine à la berline. Ainsi, en France **les ventes de SUV ont été multipliées par 7 en dix ans et représentent aujourd'hui près de 40% des ventes de voitures neuves**².

Cette diffusion massive des SUV pèsent

¹ L'impact écrasant des SUV sur le climat, WWF, 2020.

² Ibid.

aussi sur le budget des ménages car leur prix d'achat et les coûts d'utilisation associés sont plus élevés que pour un véhicule classique. Un SUV de moyenne gamme coûte ainsi près de 30% plus cher à l'achat qu'une berline de moyenne gamme et consomme près de 20% de plus de carburant. Enfin, cette tendance se répercute aussi progressivement sur le marché de l'occasion à mesure que les SUV l'envahissent et impactera plus fortement les ménages les plus modestes. Concrètement on estime que cette SUV-isation du marché de l'occasion devrait entraîner un surcoût annuel moyen de plus de 400€ pour un ménage modeste¹.

Le seuil à 1800kg du malus poids adopté dans la Loi de finances 2021 apparaît très insuffisant car il ne permet de couvrir que 2,6% des ventes véhicules, contre 40% des véhicules thermiques, et 18% des électriques avec un seuil à 1300kg.

→ Pour contenir et inverser la tendance d'augmentation du poids moyen des véhicules qui affecte tous les segments de l'offre automobile, il est proposé de :

- ▶ Baisser le seuil d'entrée dans la taxe sur la masse en ordre de marche à 1300 kg ;
- ▶ Appliquer un barème progressif ;
- ▶ Élargir la taxe aux véhicules électriques et hybrides rechargeables, et appliquer un barème spécifique pour ces véhicules avec un seuil de déclenchement fixé à 1800 kg.

En plus de son intérêt environnemental et social, **cette proposition doit permettre d'assurer une diversification des recettes fiscales de l'État alors même que les recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques**, 4^{ème} recette fiscale de l'État, sont amenées à diminuer progressivement en raison de l'électrification du parc automobile et d'une augmentation de la part des déplacements réalisés avec d'autres modes de transport tels que les transports en commun, le train ou encore le vélo.

¹ L'impact écrasant des SUV sur le budget des ménages, WWF, 2020.



MESURE 14

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DU BONUS-MALUS

14

Mettre en cohérence le seuil de déclenchement du malus CO₂ avec la réglementation européenne

Le seuil de déclenchement du malus en France est aujourd'hui de 110g CO₂/km (en procédure NEDC), soit 15g CO₂/km de plus que l'objectif européen de 95g CO₂/km fixé pour la moyenne des véhicules neufs vendus par les constructeurs. **Afin d'être cohérent avec les objectifs européens, le barème du malus CO₂ doit être revu, tant concernant son seuil de déclenchement que son montant.** Dans certains pays européens, la taxe sur les émissions de CO₂ se déclenche d'ailleurs en dessous de 95g CO₂/km. C'est par exemple le cas de la taxe *BPM* aux Pays-Bas qui se déclenche dès le 1^{er} gramme de CO₂/km ou encore de la *One-off registration tax* norvégienne qui se déclenche à partir de 87g CO₂/km.

→ Abaisser le seuil de déclenchement du malus CO₂ à 95g CO₂/km (en procédure NEDC, soit 138g CO₂/km en procédure WLTP) afin de la mettre en cohérence avec les objectifs européens.

Cette grille devra ensuite évoluer pour assurer un alignement sur les objectifs de réduction des émissions fixés au niveau européen pour 2025 et 2030.

Renforcer la grille du malus CO₂

En raison de la grille actuelle du malus CO₂, de nombreux véhicules pourtant très polluants ne sont que peu taxés. Le malus reste ainsi inférieur à 1300€ pour une voiture émettant 135g CO₂/km soit un niveau d'émission correspondant pourtant au 10% des voitures vendues les plus polluantes. De plus, en raison du plafonnement du malus, un véhicule qui émet 185g CO₂/km est taxé à la même hauteur qu'un véhicule qui émet plus de 250g CO₂/km, ce qui ne prend pas en compte leur différence d'impact environnemental pourtant élevé.

→ Durcir la grille du malus CO₂ afin de détourner les acheteurs de véhicules neufs des véhicules les plus polluants via un signal-prix plus dissuasif.

Le barème proposé est le même que celui qui avait été présenté par la Convention Citoyenne pour le Climat (converti ici en gramme CO₂/km NEDC). Il est également recommandé de conserver les réductions de malus actuellement en place pour les familles nombreuses (sous conditions, - 20g CO₂/km par enfant à charge). Ainsi, des voitures familiales comme la Renault Scénic resteraient pour les familles nombreuses exemptées de malus écologique comme aujourd'hui.

Cette nouvelle grille assurerait ainsi un impact plus progressif du malus et plus incitatif pour l'acquéreur : le malus représenterait moins de 5% du prix de la voiture jusqu'à 110 gCO₂/km, pour atteindre 21% du prix de la voiture pour les véhicules émettant entre 130 et 140g CO₂/km et en moyenne près de 75% du prix du véhicule pour les plus polluants (>200g CO₂/km). Avec le barème proposé, **90% des recettes du malus seraient apportées par les ventes des 50% des véhicules les plus polluants dont 40% des recettes du malus uniquement apportées par les ventes des 5% des véhicules les plus polluants**¹. Les ventes des véhicules émettant moins de 105g CO₂/km ne contribueraient qu'à 3% des recettes du malus. Ainsi, **ce nouveau mécanisme applique de façon plus juste le principe du pollueur payeur.**

Renforcer les critères d'éligibilité de prix au bonus écologique tout en maintenant les montants actuels

Le bonus écologique, s'il a aidé au développement des ventes de véhicules électriques, reste une subvention sans critère de prix suffisant, ni critère de poids. Alors que plus de **264 000 bonus ont été distribués en 2021 pour un montant total de plus de 1 milliard d'euros**, le dispositif pourrait être très largement amélioré au niveau du périmètre de véhicules aidés et ce afin d'être davantage centré sur les véhicules électriques les plus vertueux environnementalement, soit les plus légers et les moins coûteux. En 2020, le choix du Gouvernement de diminuer le bonus pour les véhicules coûtant plus de 45 000 € et de supprimer le bonus pour les véhicules coûtant plus de 60 000 € va dans le bon sens mais doit aller encore plus loin. Par ailleurs la récente hausse de 2000€ du prix maximal des véhicules éligibles au bonus, soit 47 000€, envoie un mauvais signal.

→ Exclure du bonus les véhicules électriques ayant un prix supérieur à 30 000€ afin d'inciter à l'achat de véhicule électrique plus légers et donc moins coûteux.

Sur le top 10 des ventes d'électriques en 2019, 3 des 10 modèles resteraient éligibles au bonus écologique en 2021 : la Renault Zoé, la Smart Fortwo, la Citroën C-Zero. D'un point de vue de l'usage, la Renault Zoé présente une autonomie compatible avec la plupart

des usages (autonomie pouvant aller jusqu'à 400 km selon les versions et les usages). D'autres modèles, comme la Peugeot Ion, la Smart ForFour ou la Volkswagen e-Up par exemple restent également éligibles. De nombreux modèles présentent également des prix au-dessus mais proches des 30 000 €, dont on peut imaginer que les constructeurs ajustent leurs prix pour rendre leurs modèles éligibles au bonus : la Nissan Leaf (à partir de 33 000€), la Volkswagen e-Golf (à partir de 33 000€) ou encore la Peugeot e-208 (à partir de 32 000€).

→ Comme pour la prime à la conversion, exclure du bonus les véhicules hybrides rechargeables.

→ Maintenir le bonus écologique sur les voitures et véhicules utilitaires légers (VUL) électriques au niveau en vigueur jusqu'au 31 décembre 2022 et ce pour les particuliers et les professionnels.

Soit un bonus de 6000€ pour les particuliers acquérant une voiture électrique et 7000€ pour un VUL. Pour les professionnels, le montant est respectivement de 4000€ et 5000€.



© Johannes Schenk / Unsplash

¹ En considérant la structure des ventes de voitures neuves en 2019.

5



Structurer un service national d'accompagnement et de conseil en mobilité

20%

20% des personnes se disant prêtes à changer de mobilité disent aussi avoir besoin de conseils ou d'informations.

La compréhension des aides existantes et leur facilité d'accès sont des enjeux tout aussi importants que le bon ciblage environnemental et social de ces dernières. Pourtant, il s'avère bien souvent difficile d'identifier les aides existantes, leur complémentarité ou encore les conditions d'éligibilité. Quelle est par exemple la complémentarité et le public ciblé par le micro-crédit véhicule propre, le prêt à taux zéro mobilité ou encore la proposition de leasing social ?

C'est ce qu'a pu constater la collectivité de Plaine Commune dans le cadre d'une étude portant sur la mise en œuvre dans la zone à faibles émissions de la Métropole du Grand Paris¹. Cette étude sociologique a en effet mis en évidence la méconnaissance des dispositifs d'aides existants, en particulier chez les ménages les plus modestes. L'étude souligne que cette méconnaissance s'accompagne souvent de la nécessité d'un

service personnalisé d'aide à la constitution des dossiers de demandes d'aides.

C'est aussi un des constats de la mission d'information flash de la commission du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire de l'Assemblée nationale portant sur la mise en œuvre des ZFE. Parmi les recommandations formulées, la mission d'information flash propose de «mettre en place des permanences de coaching en mobilité dans chaque quartier afin d'informer sur les aides existantes et d'accompagner les démarches de demande d'aides»².

Enfin, dans le cadre d'une grande enquête portant les mobilités du quotidien, la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov ont évalué que 20% des personnes se disant prêtes à changer de mobilité disent aussi avoir besoin de conseils ou d'informations³.

¹ Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économique – ZFE-Mobilité dans la Métropole du Grand Paris, APUR, 2021.

² Mission d'information flash – Expériences européennes de zones à faibles émissions mobilité, Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Assemblée nationale, 2021.

³ Baromètre des mobilités du quotidien n°2 – La dépendance aux carburants fossiles source de précarité, FNH, Wimoov, 2022.

MESURE 15

DOTER LES MAISONS FRANCE SERVICES D'UNE MISSION D'ACCOMPAGNEMENT ET CONSEIL EN MOBILITÉ

À ce jour, le conseil en mobilité est principalement réalisé par les plateformes de mobilité. Ces plateformes assurent 3 missions complémentaires :

- ▶ l'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- ▶ la mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de

leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;

► la mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés.

Ces plateformes de mobilités sont aujourd'hui au nombre de 180 en France et elles accompagnent chaque année environ 80 000 personnes.

Si le travail des plateformes de mobilité est essentiel pour accompagner les personnes en difficulté de mobilité, force est de constater que le dispositif reste sous-dimensionné par rapport aux besoins d'accompagnement et de conseil en mobilité.

On estime par exemple que près de 4,3 millions de Français ne disposent aujourd'hui d'aucun équipement de mobilité et pourraient avoir besoin d'un accompagnement pour accéder à la mobilité¹. À cela s'ajoute près de 9 millions de personnes dans une situation de précarité en matière de mobilité raison d'un véhicule vieillissant, de dépenses de carburants élevées ou encore d'absence d'alternatives à la voiture et qui pourraient aussi avoir besoin d'un accompagnement. Enfin, s'ajoute aussi à ces personnes celles ne se trouvant pas dans une situation de précarité mobilité mais ayant besoin d'un accompagnement afin de bien comprendre les aides existantes et de réaliser les démarches nécessaires à leur obtention.

À cet enjeu du nombre important de personnes ayant potentiellement besoin d'un accompagnement, s'ajoute celui de l'accès à ces services d'accompagnement et de conseil en mobilité. En effet, plusieurs départements ne sont à ce jour pas couverts par une plateforme de mobilité et, dans

les départements couverts, les distances à parcourir pour bénéficier de cet accompagnement peuvent s'avérer importantes en particulier pour des personnes en difficulté de mobilité.

Enfin, **ces plateformes fonctionnent selon un principe de prescription, excluant de fait de nombreuses personnes de l'accès à ces services.** Le plus souvent, il s'agit d'acteurs impliqués dans le champ de l'action social (CCAS, CAF, Pole Emploi, etc.) qui orientent les personnes en difficulté de déplacement vers ces plateformes afin que celles-ci prennent en charge le volet mobilité de leur parcours d'insertion.

→ Au nom du droit à la mobilité pour tous et parce que la mobilité se trouve à la croisée des enjeux écologiques, sanitaires et sociaux, il est proposé de structurer nationalement un service d'accompagnement et de conseil en mobilité via les Maisons France Services (MFS).

Ce service devrait notamment permettre de :

- conseiller sur les offres de mobilité existantes localement ;
- conseiller sur l'ensemble des aides existantes ;
- accompagner dans les démarches de demande d'aides et en faciliter l'obtention grâce à un système de guichet unique ;
- jouer le rôle de prescripteurs afin d'orienter les publics concernés vers les plateformes de mobilité.

Afin de structurer ce service d'accompagnement et de conseil en mobilité, il est

proposé d'augmenter les moyens alloués aux MFS afin d'en renforcer les moyens humains et de permettre d'ajouter au socle de services commun déjà proposés (La Poste, Pôle Emploi, CNAM, CNAF, etc.), un service d'accompagnement et de conseil en mobilité.

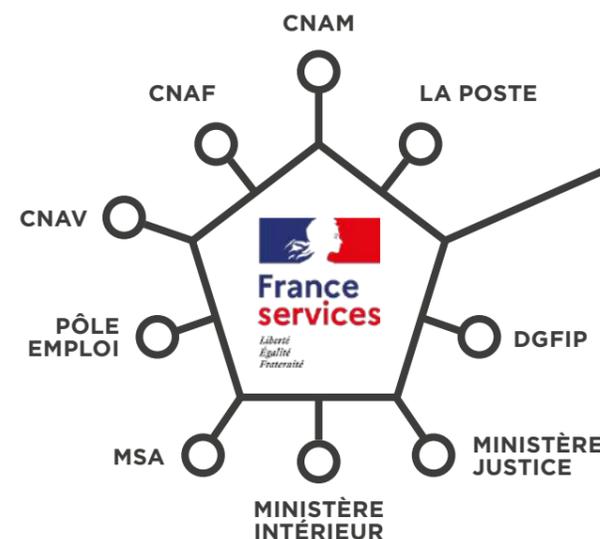
Les MFS Service disposent de plusieurs atouts pour permettre la structuration de ce service d'accompagnement et de conseil en mobilité : elles sont d'ores et déjà identifiées comme un point d'entrée d'accès aux droits, elles bénéficient d'une implantation crois-

sante (on recense environ 2500 MFS sur le territoire) et doivent être accessibles en moins de 30 minutes.

La structuration de ce service d'accompagnement et de conseil en mobilité via les MFS est vu comme complémentaire aux services déjà réalisés par les plateformes de mobilité et les acteurs locaux de mobilité. Ainsi, les MFS pourront notamment jouer le rôle de prescripteur vers les plateformes de mobilité, renforçant encore le rôle de ces dernières.



STRUCTURER UN SERVICE NATIONAL D'ACCOMPAGNEMENT ET DE CONSEIL EN MOBILITÉ VIA LES MAISONS FRANCE SERVICES (MSF)



Nouvelle compétence d'accompagnement et de conseil en mobilité

3 missions principales :

1. **conseiller** sur les offres de mobilité existantes localement ;
2. **conseiller** sur les aides existantes ;
3. **accompagner** dans les démarches de demande d'aides et en faciliter l'obtention grâce à un système de guichet unique.

☑ Les MSF pourront aussi jouer le rôle de prescripteur vers les plateformes de mobilité.

6



Soutenir le développement des mobilités partagées : covoiturage et autopartage

38,4M

Avec 38,4 millions de véhicules particuliers en circulation en 2021, le parc automobile français ne cesse de grossir. Cela représente une augmentation du parc de près de 10% en seulement dix ans.

Depuis plusieurs décennies, **le parc automobile français ne cesse de grossir avec près de 38,4 millions de véhicules particuliers en circulation en 2021**. Cela représente **un e augmentation de près de 10% du parc automobile en seulement 10 ans¹**. À l'inverse, **alors que le parc automobile continue de croître, on observe une tendance à la baisse du taux de remplissage des véhicules qui transportent aujourd'hui en moyenne 1,43 personne par voiture sur les trajets du quotidien²**. Si on ajoute à ces deux premiers constats le fait qu'une voiture est à l'arrêt 95% du temps, on constate aisément le manque d'efficacité d'un système de mobilité centré exclusivement autour de la possession et de l'usage d'un véhicule individuel.

Le développement des alternatives de transport telles que le vélo, les transports en commun ou le train sont indispensables pour remédier à cette situation. Néanmoins, **dans les zones moins denses où les flux de déplacement peuvent être plus dispersés et donc la mise en place d'une ligne de transport en commun plus compliquée, la voiture reste un objet de déplacement intéressant, à condition de la remplir et de la partager davantage.**

¹ Insee – Enquête mobilité des personnes 2018-2019, SDES.

² Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?, Datalab, MTECT, 2022.

MESURE 16

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE DU QUOTIDIEN, EN PARTICULIER DANS LES ZONES LES MOINS DENSES

Le covoiturage du quotidien est un covoiturage de courte-distance qui concerne principalement les déplacements domicile-travail. **Il demeure aujourd'hui une pratique anecdotique avec seulement 3% des déplacements domicile-travail réalisés en covoiturage¹**. Pourtant, le covoiturage du quotidien dispose d'un fort potentiel pour réduire les

émissions gaz à effet de serre, lutter contre la pollution de l'air et limiter les frais de déplacement.

En effet l'augmentation du taux de remplissage des véhicules grâce à **la mise en place de politiques favorable au covoiturage permettrait de réduire de 16% les émissions**

¹ Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, Ademe, 2017.

de GES des transports au niveau national¹. Dans une étude publiée en 2017, The Shift Project évalue qu'un scénario ambitieux de développement du covoiturage dans les zones de moyennes densité permettrait même de réduire les émissions de GES de 27% dans ces zones par rapport à une situation où le covoiturage ne se développerait pas².

Le covoiturage peut aussi permettre de réaliser d'importantes économies. On estime ainsi qu'un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou collègue économise environ 2000€ par an³.

Malheureusement, si la LOM a donné aux autorités organisatrices des mobilités (AOM) la compétence de la mobilité partagée, celle-ci n'est pas assortie de moyens financiers de telle sorte qu'il existe aujourd'hui très peu de dispositifs favorables au développement du covoiturage.

→ Mettre en place un fonds dédié au développement du covoiturage afin de soutenir financièrement les AOM dans le développement d'offres de covoiturage du quotidien.

Ce fonds devrait permettre de soutenir le développement de services de covoiturage en priorité dans les zones les moins denses. Il devrait aussi permettre de soutenir le développement des infrastructures nécessaires au covoiturage telles que les stations de covoiturage connectées aux réseaux de transports collectifs ou les voies dédiées. Enfin, ce fonds

devrait permettre de soutenir financièrement les collectivités dans la mise en œuvre d'une tarification solidaire sur les services de covoiturage.

D'autres mesures telles que l'obligation de mise en œuvre du forfait mobilités durables par les employeurs ainsi que l'ouverture de la prime à la conversion aux services de covoiturage permettraient de soutenir le développement de services de covoiturage. La LOM offre d'ailleurs une remarquable opportunité d'ouvrir à la prime à la conversion aux services de covoiturage via la création d'un nouvel outil appelé « titre mobilité » (à l'image des titres-restaurants ou des titres-vacances). Versés dans le cadre de la mise à la casse d'un ancien véhicule, ces titres-mobilité pourraient être utilisables par exemple sur les plateformes de covoiturage courte-distance.



1 Les transports face au défi de la transition énergétique – Exploration entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement, Aurélien Bigo, École doctorale de l'Institut Polytechnique de Paris, 2020, p. 263.

2 Décarbonner la mobilité dans les zones de moyenne densité, The Shift Project, 2017.

3 Le covoiturage une évidence au quotidien.

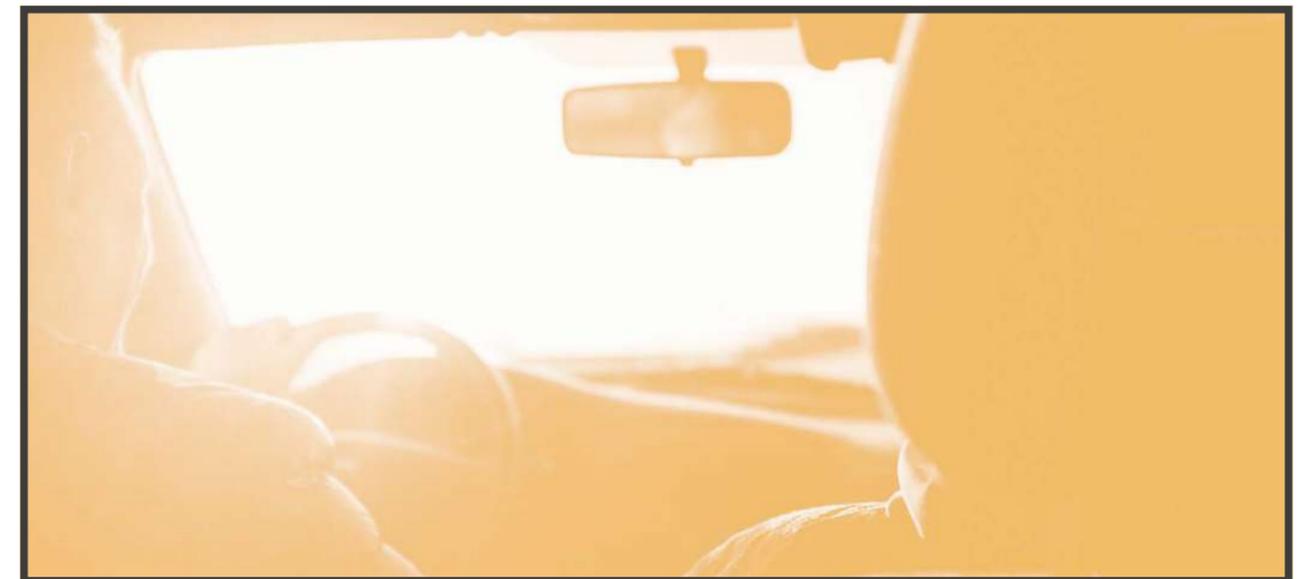
MESURE 17

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE, EN PARTICULIER DANS LES ZONES LES MOINS DENSES

L'autopartage peut prendre différentes formes : commercial, entre particuliers ou encore informel. Dans le cadre de l'autopartage commercial on distingue principalement trois modèles, qu'il s'agisse d'un opérateur privé ou public :

- ▶ L'autopartage en boucle : le véhicule doit être retourné au point de départ.
- ▶ L'autopartage en trace direct avec station : le véhicule peut être remis dans une station différente de la station de départ.
- ▶ L'auto partage en free-floating : le véhicule peut être stationné librement.

Avec 11 500 véhicules en autopartages et environ 294 000 usagers en 2020, la pratique de l'autopartage reste marginale en France et les potentiels de développement sont importants. En Allemagne par exemple, l'un des pays européens les plus avancés en matière d'autopartage, on dénombre 26 620 véhicules d'autopartage pour plus de 2,8 millions d'inscrits. En Suisse, toutes les communes de plus de 10 000 habitants disposaient dès 2015 d'une offre d'autopartage ainsi que le quart des communes de moins 5000 habitants

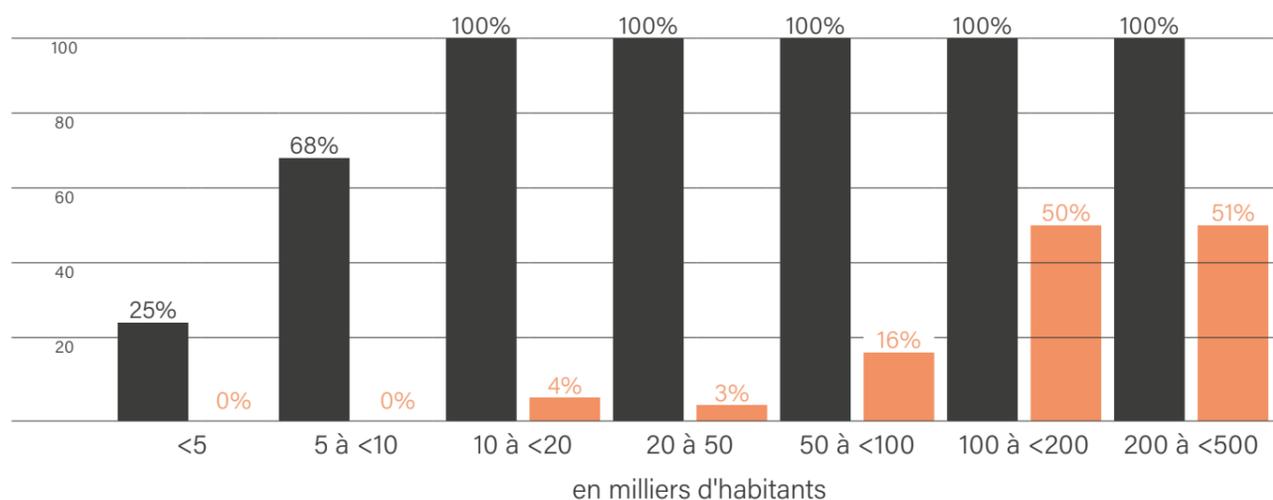




COUVERTURE TERRITORIALE DES SERVICES D'AUTOPARTAGE EN SUISSE ET EN FRANCE EN 2015

Pourcentage de communes avec service d'autopartage en **SUISSE** et en **FRANCE**

Source Cerema



On constate aussi que **la pratique de l'autopartage reste encore très marquée territorialement et socialement**. En effet, l'autopartage demeure une pratique de populations essentiellement urbaines (70% de usagers habitent dans la ville centre de l'agglomération) et possédant un nombre de diplôme et un niveau de revenus supérieur à la moyenne¹.

L'autopartage peut pourtant participer activement à la réduction du parc automobile et favoriser le report des utilisateurs vers d'autres modes de transport que le voiture. En effet, on estime qu'**une voiture en autopartage permet de remplacer jusqu'à 9 voitures**². Il convient néanmoins de souligner que **toutes les formes d'autopartage ne se valent pas et que le modèle en boucle semble plus vertueux que le modèle en trace directe tant**

en termes de réduction du parc automobile que de report modal. En effet, les services en trace directe répondant davantage à des besoins de déplacement intra-urbains, ses impacts sur la réduction du parc automobile et le report modal semblent plus faibles. Il a par exemple été évalué que le service en boucle Communauto permettait de remplacer environ 7 voitures particulières contre 3 seulement pour le service en trace directe Autolib³. L'autopartage en boucle a aussi un impact positif avéré sur le report modal. **On constate en effet une augmentation de +14% des usagers utilisant les transports en commun et +20% pour le vélo entre avant et après avoir adhéré à un service d'autopartage en boucle**⁴.

Enfin l'autopartage a aussi un intérêt économique pour ses utilisateurs puisqu'il permet de réduire de plus de 3,6 fois le coût annuel de ses déplacements en voiture¹.

Comme pour le covoiturage, l'attribution dans le cadre de la LOM de la compétence de la mobilité partagée aux AOM n'a pas été assortie de moyens financiers à même de donner un coup d'accélérateur au développement de l'autopartage.

→ Sur le même modèle que le fonds covoiturage, mettre en œuvre un fonds autopartage afin de soutenir financièrement le développement de services d'autopartage.

Ce fonds devrait bénéficier aux services d'autopartage en boucle, plus vertueux en termes de démotorisation et de report vers d'autres modes de transport. Dans cette même logique, il devrait soutenir en priorité le développement de l'autopartage dans les territoires peu denses où ces services peuvent avoir davantage de mal à se développer et permettre de soutenir la mise en œuvre d'une tarification solidaire sur les services d'autopartage. Enfin, il devrait permettre de soutenir le développement des infrastructures nécessaires à l'autopartage : stations dédiées connectées aux réseaux de transports collectifs, installation de bornes de recharge, etc.

Comme pour le covoiturage, **l'obligation pour les employeurs de mettre en œuvre le forfait mobilités durables ainsi que l'ouverture de la prime à la conversion aux services d'autopartage permettraient de soutenir le développement de l'autopartage**.

1 Le guide de l'autopartage pour les territoires, AAA, 2021

2 Les villes « respire » de demain, Réseau Action Climat, 2016.

3 L'autopartage, Cerema, 2019.

4 Ibid.

1 La boîte à outils – Mobilité en zones peu denses, Cerema, 2022.

7



Réduire les distances nécessaires pour accomplir les activités du quotidien

50km

La distance moyenne parcourue chaque jour est passée d'une dizaine de kilomètres en 1960 à plus de 50 kilomètres aujourd'hui.

L'augmentation de la demande de transport a été le principal facteur d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre du secteur. En effet, sur la période 1960-2017, les émissions du secteur des transports ont suivi de manière quasi linéaire l'augmentation de la demande de transport. Les émissions ont ainsi été multipliées par 4,2 tandis que la demande a elle été multipliée par 4,7¹.

Cette forte augmentation de la demande de transport s'explique notamment par la croissance démographique. La population française étant passée de 45 à 65 millions d'habitants entre 1960 et 2017. Toutefois, cette croissance démographique n'est pas le seul critère d'explication, l'augmentation des distances parcourues par personne joue aussi un rôle très important puisque celles-ci ont été multipliées par 3,3 entre 1960 et 2017.

Malgré cette augmentation du nombre de kilomètres parcourus par personne, on constate que le nombre de déplacements ainsi que le temps de déplacement sont restés relativement stable dans le temps, à savoir : 3 à 4 trajets par jour pour un temps de transport d'environ 1h. C'est donc essentiellement le nombre de kilomètres parcourus par déplacements et la vitesse de ces déplacements qui ont augmenté.

En effet, la distance moyenne parcourue chaque jour est ainsi passé d'une dizaine de kilomètres en 1960 à plus de 50 kilomètres aujourd'hui². Dans le cadre de la mobilité domicile-travail, cette distance a été multipliée par plus de 4 en passant de 3 km

aller en 1960 à 13,3 km aller en 2019³.

L'une des principales explications à cette augmentation des distances moyennes parcourues réside dans l'aménagement du territoire qui a subi de très fortes évolutions dans un contexte d'essor de la voiture et donc d'augmentation de la vitesse de transport. L'imposition progressive de la voiture comme mode de transport principal et l'accès à une énergie peu coûteuse a ainsi favorisé la diffusion de l'habitat individuel loin des centralités via des processus d'étalement urbain, de périurbanisation ou encore de mitage du territoire. Les phénomènes de concentration des emplois dans un contexte de métropolisation croissante ou encore la construction de centres commerciaux en périphérie des agglomérations ont eux aussi favorisé cet accroissement des distances parcourus.

Cette tendance à l'allongement des distances parcourues chaque jour pour accomplir les activités du quotidien n'est pourtant pas une fatalité et plusieurs actions sont possibles pour y remédier.

1 Les transports face au défi de la transition énergétique – Exploration entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement, Aurélien Bigo, École doctorale de l'Institut Polytechnique de Paris, 2020, p. 51.

2 Ibid, p. 198.

3 Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019, SDES.

MESURE 18

METTRE UN COUP D'ARRÊT À L'ÉTALEMENT URBAIN ET AUX PROJETS DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES QUI L'ALIMENTENT

→ Avant même d'envisager de réduire la demande de transport, il est indispensable de commencer par contenir cette dernière. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre un coup d'arrêt à l'étalement urbain et aux projets de nouvelles infrastructures routières qui l'alimentent. C'est par exemple la décision prise par le pays de Galles en annonçant en 2021 suspendre tous les nouveaux projets routiers.

En effet, **les projets de nouvelles infrastructures routières renforcent un système de mobilité centré autour du tout voiture pourtant à bout de souffle**. La construction de nouvelles capacités routières souvent mise en avant comme une réponse aux problèmes de congestion routière s'avère au contraire inefficace puisqu'elle ne fait qu'accroître l'utilisation de la voiture. **Ces nouvelles routes engendrant une demande supplémentaire équivalente à la nouvelle capacité**. De plus, **ces projets participent à la dynamique d'allongement des distances parcourues, les gains de temps de déplacement obtenus à très court terme pouvant par exemple inciter à déménager plus loin des lieux d'emploi**¹. Enfin, la construction de

nouvelles infrastructures de transport est le deuxième facteur d'artificialisation des sols avec 28% de l'artificialisation dont 23,9% pour les seuls infrastructures routières². Entre 1982 et 2018, on estime que la superficie des espaces artificialisés en France métropolitaine a augmenté de 72% tandis que la population n'a crû que de 19%³.

Malgré ce constat, **il existe encore plus de 55 nouveaux projets d'infrastructures routières en cours de réalisation ou à venir**. Ces projets de routes, autoroutes, contournements, ponts ou déviation représentent une longueur totale de près de 922 kilomètres soit la distance entre Lille et Marseille⁴.

55
nouveaux projets d'infrastructures
routières en cours ou à venir

1 Plus de capacité routière, plus de trafic : il faut revenir à la loi fondamentale de la congestion pour mieux la combattre.
2 Artificialisation des sols : état des lieux d'un défi complexe, FNH, 2022.
3 Ibid.
4 Route, autoroutes : un gâchis à 18 milliards d'euros.

MESURE 19

RÉDUIRE LES DISTANCES NÉCESSAIRES POUR ACCOMPLIR LES ACTIVITÉS DE LA VIE QUOTIDIENNE

→ Dans le même temps, il est nécessaire de faire évoluer en profondeur les modèles d'aménagement du territoire afin de permettre de réduire les distances nécessaires à l'accomplissement des activités de la vie quotidienne et donc de réduire la demande de transport.

La ville dense est ainsi souvent considérée comme moins émettrice de gaz à effet de serre car favorisant une moindre utilisation de la voiture. L'enquête nationale transport et déplacements fournit plusieurs données illustrant effectivement que la distance de déplacement diminue avec l'augmentation de la densité de population du lieu étudié. **Sur les déplacements domicile-travail, le trajet d'un actif d'un pôle urbain est par exemple de 12,5 kilomètres en moyenne contre 19,8 kilomètres pour une commune multipolarisée**. Cette plus courte distance des trajets domicile-travail dans les pôles urbains est aussi associée à une plus faible utilisation de la voiture pour ces mêmes trajets : 59,2% pour les habitants des pôles urbains contre 83% pour les habitants des communes multipolarisées. Toutefois, **la densification ne semble pas être la seule explication à ces plus faibles émissions de gaz à effet de serre**. En effet, **l'éloignement plus important des lieux de services et des équipements dans les communes multipolarisées peut aussi**

expliquer cette plus forte dépendance à la voiture. Ainsi, **il apparaît plus pertinent de parler de ville compacte que de ville dense au sens stricte**.

Dans une étude publiée en 2022, France Stratégie détaille ainsi plusieurs modèles d'aménagement du territoire à même de réduire les besoins de déplacement¹.

Le modèle du polycentrisme maillé aussi appelé modèle des lieux centraux est notamment observable en Allemagne. **Ce modèle promeut la répartition des services, biens ou encore des emplois dans une hiérarchie de ville et de villages afin d'équilibrer l'offre de ces services avec la demande tout en minimisant le besoin de déplacements des habitants**. Ainsi, les services répondant à une demande élevée et régulière telle que l'alimentation ou encore certains services publics peuvent être implantés dans presque tous les bourgs tandis que d'autres services répondant à des besoins moins fréquents peuvent être localisés dans des agglomérations plus importantes.

1 Mobilités et aménagement, France Stratégie, 2022.

L'urbanisation en doigts de gant est-elle particulièrement visible dans la ville de Copenhague. En effet, l'urbanisation de Copenhague s'est développée le long des lignes de transport collectifs et routiers selon un modèle radial. **Ce modèle d'aménagement du territoire a notamment permis de favoriser l'utilisation des transports en commun en concentrant l'urbanisation le long des principales lignes de transport. Il a aussi permis de conserver de vastes espaces naturels et agricoles entre chaque trait d'urbanisation.**

Ainsi, **plusieurs principes d'aménagement du territoire** ressortent de l'étude de ces différents modèles :

- ▶ favoriser la densité de l'habitat dans les bourgs et petites villes et pas uniquement dans les grandes agglomérations,
- ▶ favoriser l'émergence de villes et bourgs compacts en relocalisant et en renforçant les services de proximité,
- ▶ concentrer l'urbanisation à proximité de l'offre de transports collectifs et renforcer cette offre.



Réseau Action Climat

Mundo M,
47 avenue Pasteur
93100 Montreuil
01 48 58 83 92
reseauactionclimat.org

Le Réseau Action Climat-France, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International (CAN-I), réseau mondial de plus de 1300 ONG.

Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre les changements climatiques et ses impacts.

