

Des solutions de mobilité partout et pour tous avec une empreinte carbone réduite : de l'autosolisme à la *socialisation* de la voiture

Notre priorité doit être d'entraîner le pays sur la voie de la nécessaire décarbonation de nos déplacements alors qu'encore 30% de nos émissions proviennent du transport (hors aérien international) dont une part significative et en croissance pour les marchandises. Mais nous devons également combattre les « mobilités à deux vitesses » en apportant des solutions à ceux qui se retrouvent toute l'année assignés à résidence. Voici les deux axes d'une politique social-écologiste des mobilités dans la France de 2020 : des solutions de mobilité partout et pour tous, avec une empreinte carbone réduite.

En amont de l'organisation des transports, il nous faut penser la gestion de l'espace, donc l'urbanisme, l'aménagement du territoire et la gestion des temps. Dans les zones urbaines, la « ville du quart d'heure » doit être un objectif à atteindre en ce qu'elle reprend le travail des politiques temporelles et des bureaux des temps¹.

Si la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, édictait un « droit à la mobilité pour tous », elle est déjà dépassée tant la crise sanitaire et le confinement viennent percuter bien des a priori. Notre monde de bougeotte, quotidienne comme occasionnelle, s'est arrêté pendant deux mois et ne repart pas « comme avant ». Si l'assignation à résidence était bien plus agréable à la campagne qu'en cœur de ville, imposer le télétravail et la télé-éducation à des millions de nos concitoyens a démontré qu'il était possible de moins subir les déplacements forcés. Leur développement voire leur institutionnalisation vont complètement bouleverser l'organisation de nos mobilités, individuelles et collectives. Cela nous oblige à les repenser et les redéfinir et cela donne corps au concept de « démobilité » du sociologue Bruno Marzloff : il est envisageable de se déplacer moins mais mieux au sens où la mobilité peut de plus en plus être choisie plutôt que subie.

En parallèle, nous assistons à l'explosion de la pratique du vélo et des nouvelles mobilités dans les centres urbains depuis quelques années, avec une croissance exponentielle ces derniers mois grâce aux élus locaux – et d'abord socialistes ! – qui ont créé de nouvelles infrastructures dédiées, les fameuses « coronapistes ».

Le constat est là : depuis la seconde guerre mondiale, le rural a été progressivement déséquipé de ses transports collectifs ferrés comme routiers (cars interurbains). D'abord en raison de l'exode rural, puis par les politiques néolibérales qui ont progressivement coupé les lignes les moins chargées et oublié de les entretenir. Surtout, la voiture s'est imposée bien souvent comme leur unique solution de mobilité. La mobilité rurale reste un impensé voire un incompris des gouvernements depuis l'après-guerre. Dernier exemple en date, l'Agenda rural lancé à l'automne 2019 n'évoque pas cet enjeu dans son plan d'action.

Pourtant l'automobiliste est cloué au pilori de la lutte contre le réchauffement climatique par ses voisins des grandes métropoles qui bénéficient, dans les centres, d'une offre de transport en commun abondante et efficace. Bien sûr l'*autosoliste* périurbain à 120g de CO2/km n'a pas un très bon rendement ; mais si à peine un tiers des parisiens possèdent une voiture, c'est bien parce qu'ils disposent d'un grand choix de solutions de mobilités au quotidien. Ce qui est valable pour les cœurs des grandes villes ne l'est plus dans de nombreuses zones périurbaines voire urbaines de moindre taille où la part modale de la voiture est tout aussi importante qu'en rural, faute justement d'une offre de transports collectifs suffisante. Toute la question est bien de disposer d'une offre de solutions de mobilités !

Confortons le maillage existant

¹ Tribune « Individus, organisations et territoires : pour un droit au temps », *Libération*, 23 mai 2020.

Plutôt que de sans cesse essayer de réinventer l'eau chaude, utilisons, rénovons, confortons ce qui existe déjà, comme le font et le proposent nos élus régionaux.

Si nous souhaitons que nos concitoyens modifient leurs habitudes, nous devons leur offrir la possibilité de le faire. Bâtitsons une architecture de transports où l'intermodalité entre les modes est centrale et s'organise autour des nœuds d'intermodalités les plus structurants : gares ferroviaires et routières et aires de covoiturages. Replaçons chaque moyen de transport dans sa zone de pertinence en intensifiant l'offre par la technique du cadencement lorsqu'il y a un minimum de flux, comme l'ont fait nos voisins suisses de manière remarquable. Allons jusqu'à intégrer l'incroyable et très dense réseau de transports scolaires aux autres voyageurs !

Bien sûr cela a un coût qui se partage entre la collectivité et l'utilisateur. Mais nous savons que le premier déterminant de l'abandon de l'automobile au profit des transports collectifs n'est pas le prix mais bien la qualité de l'offre. Pour susciter l'adhésion à des déplacements moins carbonés, le défi est donc de proposer partout des trains et des cars réguliers, à l'heure, garantissant une place assise, une prise électrique et une connexion internet afin que le temps de transport soit un temps utile pour travailler ou se détendre. Et sur ce point nos Régions n'ont pas à rougir de leur bilan tant l'investissement a été fort sur les rames de TER ces dernières années. Leur capacité d'innovation pour attirer plus de voyageurs n'est plus à démontrer.

Notre réseau ferroviaire a perdu 20 000 km depuis 1945, revenant avec ses 29 000 km au niveau des années 1880, et 9 000 km de « petites lignes » sont encore menacés. Osons innover avec des trains légers, décarbonés et de moindre capacité, amplement suffisants pour répondre aux besoins de transport – nos TER sont parfois surdimensionnés pour certaines lignes –, et proposons de nouveaux services en gare pour faciliter la vie des usagers. En parallèle, finissons le maillage grande vitesse pour terminer de relier les grandes métropoles entre elles par le rail.

L'ouverture à la concurrence, un débat derrière nous ?

Le ferroviaire est une politique de temps long. Le gouvernement en 2018 s'est empressé de faire passer l'ouverture à la concurrence en voulant se payer la fin du statut des cheminots, alors même que la séparation entre réseaux et opérateurs, l'ouverture à la concurrence, ainsi que la signature d'une convention collective de branche ont été négociées et délibérées par les lois de 2014 et 2016.

L'heure n'est pas à la précipitation. Contrairement aux régions de droite qui s'engouffrent dans cette voie pour qu'au final la SNCF finisse par garder la très grande majorité des contrats – comme nous le voyons chez nos voisins européens –, nous réaffirmons qu'il n'est pour nous pas question de brader au plus offrant notre patrimoine commun. Ne réitérons pas l'erreur des autoroutes. Notre modèle se rapproche bien davantage de celui en vigueur dans les collectivités territoriales qui peuvent choisir de se doter de régies ou procéder à des délégations de services publics. Cette maîtrise publique des services publics permet d'aller plus loin dans l'offre de services, sur des tarifications solidaires, sur une offre de transports minimale et adaptée à tous les territoires. C'est la position que nous défendons déjà en 2018 dans une tribune dans *Libération*.

Socialisons la voiture

La réussite de la transition ne se fera pas sans la voiture. L'automobile, tant décriée – et parfois ses utilisateurs avec – est partout et est fréquemment la seule solution de mobilité. C'est pourquoi, en parallèle de la décarbonation en cours des motorisations, il faut entamer la révolution de notre rapport à la voiture. Nous devons en changer l'usage, cesser de la diaboliser en tant qu'objet et massifier l'utilisation de l'existant : passer de 1,3 à 2,5 passagers en moyenne par véhicule et par trajet réduira presque de moitié les émissions carbonées... tout comme l'encombrement des voies qui a un effet démultiplicateur en termes d'émissions.

Sa socialisation est sans aucun doute le défi à relever pour l'avenir des mobilités dans les espaces de faible densité : covoiturage, autopartage, transport à la demande, taxi conventionné, mobilités solidaires envers nos aînés et handicapés.

L'essor du covoiturage longue distance depuis 15 ans a enclenché ce changement du rapport à la voiture. Grâce aux technologies numériques, poussons la logique encore plus loin en l'institutionnalisant comme un « transport collectif individuel ». Développons les lignes de covoiturage du quotidien. Cette innovation est déjà portée par des entreprises et des Régions avec des expérimentations concluantes. Le principe est simple : des lignes virtuelles de covoiturage sont définies en lien avec la collectivité compétente. Des arrêts de covoiturage sont positionnés comme des arrêts de bus et grâce aux technologies numériques, des alertes sont envoyées aux conducteurs inscrits pour avoir une prise en charge du passager permettant de « covoiturer comme on prend le bus ». Et le rôle des collectivités reste primordial pour la définition de la pertinence des lignes, l'organisation de la complémentarité avec les offres de transports, l'installation de la signalétique et l'incitation financière aux conducteurs.

Pédalons !

Le vélo s'impose de plus en plus en milieu urbain mais reste à la traîne dans les campagnes. Nous devons développer cette culture de l'usage du vélo. Les régions ont toute compétence pour proposer des plans vélo, déclinés avec les autres collectivités. En France, plus de la moitié des trajets du quotidien font moins de 5km, une distance tout à fait réalisable par toute personne en capacité de pédaler, a fortiori avec le développement du vélo à assistance électrique (VAE). Le principal frein réside dans le manque d'infrastructures adaptées et sécurisées sur les routes de campagnes et dans beaucoup de quartiers résidentiels.

Élus municipaux et intercommunaux, généralisons les diminutions de vitesse à 30km/h et engageons-nous sur la création de liaisons cyclables et pédestres dans et entre nos communes, soit sur l'existant, soit en créant de nouvelles voies vertes, accompagnés des indispensables garages à vélo sécurisés. Et parce que le changement de pratique doit être engagé dès le plus jeune âge, équipons les élèves qui habitent à moins de 5km de leur établissement d'un vélo classique ou VAE.

Mettons vraiment les collectivités en responsabilité

La LOM définit le couple régions-intercommunalités comme « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM). C'est donc à ces échelles que doivent être déterminées et coordonnées les politiques territoriales afin de créer les synergies et rabattements favorisant l'intermodalité que nous appelons de nos vœux : transports en commun, TER, parkings relais...

C'est également à elles que revient la promotion de l'offre, l'accompagnement au changement et la formation de tous à l'utilisation des nouvelles technologies afin que l'essentielle connaissance de toutes les solutions de mobilité sur les territoires soit la plus large possible. Grâce aux systèmes d'information multimodale, la mobilité devient un service global intégrant tous les types de mobilité existant sur un territoire régional : mobilité active (marche à pied, vélo), mobilité automobile partagée (covoiturage et autopartage), mobilités organisées en réseau (train, car, bus, tram...). Ne laissons pas cela aux GAFAs !

Mais nous ne pouvons formuler des propositions sans pointer le manque de moyens pour les collectivités que nous appelons à l'action. Il s'agit là du plus grand vide de la LOM. Les Régions n'ont pas été compensées pour l'exercice de leurs nouvelles compétences et certaines intercommunalités deviennent AOM sans disposer de suffisamment des ressources fiscales nécessaires car peu pourvues en entreprises pour permettre de lever du « versement mobilité », cette taxe sur la masse salariale qui est une des bases du système de mobilité à la française en venant directement financer les politiques publiques de mobilité sur le territoire concerné et que le MEDEF, qui le qualifie d'impôt de production, espère voir disparaître.

Il s'agit là d'une véritable rupture d'égalité républicaine : être dans l'obligation légale d'organiser les mobilités sans disposer des moyens de le faire !

Le gouvernement a refusé, et refuse toujours la proposition des parlementaires socialistes d'un fléchage d'une part de TICPE (taxe sur les carburants) vers les collectivités qui exercent la compétence mobilité. Et ceci alors même que le Sénat, à majorité de droite, l'avait voté dans la LOM !

Si le plan de relance va venir compenser et donner un peu de marge aux opérateurs et aux collectivités, il est impératif que ces financements soient durables pour pérenniser les dispositifs et permettre ainsi une véritable transition globale.

Mais surtout, puisque le dogme de la dette vient de voler en éclat, reconsidérons la politique d'investissements publics dans les mobilités et les infrastructures : mise à niveau des réseaux ferroviaires et fluviaux, reconquête des petites lignes qui disposent encore d'un potentiel de population suffisant, création de véloroutes et de voies cyclables sécurisées sur l'ensemble du territoire...

Enfin, portons la péréquation entre les modes : mettons à contribution les infrastructures de mobilité qui rapportent (autoroutes, aéroports, parkings et grandes gares – qui doivent revenir et rester sous maîtrise publique) pour financer ce qui coûte cher mais qui est indispensable au quotidien (TER, transports urbains et scolaires).

Conclusion

Les socialistes, en tant que fers de lance de la transition sociale et écologique dans les territoires, sont les premiers à savoir que nous ne pouvons pas changer le monde pour seulement quelques-uns. Parce que les métropoles ont besoin des forces vives des territoires qui s'y déplacent, créons de nouvelles solidarités territoriales pour que l'ensemble de notre société se dirige vers le même horizon.

Si la région est l'architecte de cette nouvelle donne, c'est l'alliance des territoires et des acteurs qui assurera le succès de la réponse au triple défi spatial (couverture équitable de tout le territoire), social (personne ne doit être oublié) et environnemental (urgence de plus en plus prégnante) qui est devant nous.

Parce que nous voulons répondre à chaque situation individuelle, nous devons remettre l'utilisateur au centre de notre politique de mobilité.

Pour cela nous plaçons pour penser global sur le territoire mais agir local,

Penser « utile » pour éviter les déplacements inutiles ou subis,

Penser « partagé » pour assurer la complémentarité entre les modes,

Penser « durable » pour réussir la transition,

Penser « connecté » pour offrir une chaîne de mobilité efficace,

Penser « simplifié » pour obtenir son titre de transport,

Penser « accessible » à tou-tes,

Penser « proximité » pour faciliter la vie quotidienne,

Penser « solidaire » avec une tarification adaptée.

Signataires

Olivier JACQUIN, Sénateur de Meurthe-et-Moselle, Secrétaire National aux mobilités et aux transports
Michel NEUGNOT, 1^{er} Vice-Président de la région Bourgogne – Franche-Comté, 1^{er} secrétaire fédéral de la Côte-d'Or

Pernelle RICHARDOT, Présidente du groupe socialiste à la région Grand Est, SN, 1^{ère} secrétaire fédérale du Bas-Rhin

Christophe CLERGEAU, Président du groupe socialiste à la région Pays de la Loire, SN à l'Europe

Eric KERROUCHE, Sénateur des Landes, SN à la démocratie citoyenne et aux institutions

Hélène CONWAY-MOURET, Sénatrice des Français de l'étranger, SN à la défense

Rémi CARDON, Sénateur, 1^{er} secrétaire fédéral de la Somme

David ASSOULINE, Sénateur de Paris

Jacques-Bernard MAGNER, Sénateur du Puy-de-Dôme

Yannick TRIGANCE, Conseiller régional d'Ile-de-France, SN à l'éducation et à l'enseignement supérieur

Maxime PICARD, Conseiller régional de Bretagne, 1^{er} secrétaire fédéral du Morbihan

Brigitte VAISSE, Conseillère régionale du Grand Est, Fédération de la Moselle

Christiane CONSTANT-FARRUGIA, Conseillère régionale d'Auvergne – Rhône-Alpes, SF du Nouveau-Rhône

Olivier GUCKERT, Conseiller Municipal de Commercy, 1^{er} secrétaire fédéral de la Meuse

Gaston LAVAL, militant Paris 10^e

Jean-Marie BILIATO, SF Europe du Vaucluse

Véronique BARREAU, SF Droits des femmes du Vaucluse

Sébastien GRICOURT, Militant Seine-Saint-Denis

Jean-Gaston MOUHOUNOU, Conseiller municipal des Ulis, BF de l'Essonne

Antoine HUMBERT, Conseiller municipal d'Eprenay, Fédération de la Marne

Frédéric ORAIN, 1^{er} secrétaire fédéral du Loir-et-Cher

Vincent FAILLE, Conseiller municipal de Lagny-sur-Marne, SF Formation de Seine-et-Marne

Luc DE VISME, Conseiller à l'AFE, SF de la FFE, section du Danemark

Richard TRONCY, militant à la section de Dijon