

## « Quelle mise en politique de la vulnérabilité liée à la mobilité ? » Synthèse de l'atelier de travail du 27 février 2017 (Paris).

### Enseignements-clé de l'atelier.

**S'il existe plusieurs entrées pour aborder la vulnérabilité liée à la mobilité (VM), les acteurs présents s'accordent sur une vision plurielle de ce problème (économique, social, écologique).** Les acteurs peuvent porter des solutions spécifiques, mais réfléchissent également aux solutions apportées par leurs « voisins », issus d'autres champs.

**Les acteurs montrent une forte envie de travailler collectivement, ce qui prouve la maturité du problème pour sa mise en politique.** Ils s'attribuent un rôle pour développer et porter des solutions, et sensibiliser les autres acteurs, y compris les élus. Ils sont intéressés par des éléments de plaidoyer permettant de porter collectivement le problème et de mettre en commun les résultats des expérimentations pour passer à l'échelle.

**Les acteurs s'accordent sur le fait que ce ne sont pas les diagnostics qui sont les déclencheurs de l'action,** et ce n'est pas le manque de connaissance qui est limitant pour la mise en politique : on dispose déjà de nombreux diagnostics et observations.

**Les acteurs s'accordent sur le besoin d'un bouquet de solutions : il n'y a pas d'outils miracles, chacun ayant ses forces et faiblesses.** Ce bouquet devra véritablement combiner des actions permettant de répondre à l'urgence (ex. aides financières) mais également des actions structurées à moyen terme (nouvelles offres de mobilité...) et plus long terme (ex. intégration du problème dans les dispositifs d'aménagement et de planification).

**Les acteurs identifient le besoin d'une approche territorialisée pour le développement de solutions,** allant parfois jusqu'à la co-construction à un niveau micro-local des solutions, avec les publics cibles. Les solutions agissant à plus long terme (aménagement, planification) sont cependant à structurer dès à présent.

**Les acteurs soulignent le rôle des régions** en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité interurbaine et par la pertinence de cette échelle pour la mise en commun des expérimentations. Le contexte de redéfinition des rôles et des responsabilités est perçu comme une opportunité pour intégrer la question de la VM aux contrats et aux dispositifs de planification.

**Les acteurs expriment des attentes pour une mise en politique à l'échelle nationale mais restent prudents sur les grandes solutions venant « d'en haut » (grande loi...).** Cette échelle est privilégiée pour la définition d'un cadre commun (loi ou plan de mobilité national) proposant contenus et méthodes pour mettre en œuvre une stratégie de lutte contre la vulnérabilité liée à la mobilité. Ce cadre devra être co-construit avec les acteurs locaux et régionaux, et pourra se combiner à des actions de mise en visibilité et de reconnaissance des solutions (ex. appels à projet, concours).

**Ce cadre national devrait prioritairement répondre à ces besoins :** mettre en mouvement les acteurs sur chaque territoire ; soutenir les acteurs déjà en train d'agir (*reconnaissance, financement*) ; faciliter les partages d'expérience et mettre en visibilité les recettes testées ici ou là ; assurer l'équité territoriale (*éviter les segmentations entre territoires*).

Enfin, les acteurs soulignent le **besoin d'une vision à long terme et partagée permettant de fonder des actions structurantes** : à l'horizon 2050, quelle transition économique, écologique et sociale des villes ?

## Liste des participants

1. Pierre Taillant, Ademe
2. Isolde Devalière, Ademe
3. Mathieu Saujot, Iddri
4. Tatiana de Feraudy, Iddri
5. Damien Demailly, Iddri
6. Marc Fontanès, Auxilia
7. Audrey Berry, CIRED
8. Esther Bailleul, Réseau pour la transition énergétique (CLER)
9. Nicolas Houdant, Energies demain
10. Marie Chéron, Fondation Nicolas Hulot pour la nature et pour l'homme (FNH)
11. Laura Brimont, Iddri
12. Marie-Clothilde Meillerand, LAET - ENTPE
13. Silvia Rosales- Montano, Urba Lyon - Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise
14. Lorelei Limousin, Réseau Action Climat (RAC-F)
15. Laurent Cogerino, Rhone-Alpes Energie Environnement RAEE
16. Guillaume Almeras, Secours Catholique
17. Aurélie Thibault, Transdev
18. Karim Ait-Youcef, Wimoov
19. Cyprien Noble, Croix-Rouge
20. Solenne Gashignard, Croix-Rouge
21. Sarah Lecouffe, UNCCAS
22. Patrick René, Fondation PSA Peugeot Citroën
23. Clémence Pascal, FUB

## La vulnérabilité liée à la mobilité : du diagnostic à l'action

Aujourd'hui, il apparaît que le niveau de connaissance du phénomène a bien avancé, du fait des nombreuses études menées à différentes échelles et par une diversité d'acteurs.

**S'il existe aujourd'hui un niveau satisfaisant d'observation du phénomène, suffisant pour agir, l'existence de cette connaissance et de diagnostics spécifiques ne suffisent pas à déclencher l'action.** A la suite de la réalisation d'études quantitatives et qualitatives sur la vulnérabilité liée à la mobilité, le niveau de connaissance du phénomène semble avancé. Divers indicateurs et outils sont développés afin de caractériser la vulnérabilité liée à la mobilité, à un niveau local ou national.

Sylvia Rosales-Montano a même parlé de « surconnaissance » dans le cas de Rhône-Alpes du fait de la multiplicité des études. Le manque de connaissances n'est donc pas aujourd'hui ce qui empêche la mise en politique. **Les expériences échangées lors de l'atelier montrent que ce n'est pas le diagnostic quantifié qui serait le déclencheur de l'action.** Des acteurs soulignent que des expérimentations ont par ailleurs pu être lancées sans diagnostic pointu.

L'utilisation de certains outils de diagnostic (en particulier les cartes de vulnérabilité), si elle est utile, peut apparaître comme contreproductive ou déstabilisante :

- Les élus peuvent être réticents à la mise en visibilité d'une vulnérabilité spécifique du territoire. Par ailleurs, les cartographies, si elles permettent d'observer la situation globalement sur le territoire, elles ne sont pas toujours suffisantes pour préparer l'action concrète sur le territoire (ex. l'identification de logements à rénover par exemple).
- Ces outils peuvent orienter vers des réponses en termes d'aménagement du territoire (notamment via des outils de planification). Or ceci n'est pas toujours un choix stratégique, car d'une part la prise de connaissance du diagnostic du territoire sans solution simple associée peut être déstabilisante pour les élus, d'autres part les démarches de planification sont perçues comme lourdes et complexes (à la fois par les élus et par une partie des urbanistes aménageurs), et « de long terme », étant donc facilement remises à plus tard (« à la prochaine révision du PLU »).

**C'est avant tout la mobilisation et l'animation des acteurs qui conduit à l'action (qui pourra être complétée par un ou des diagnostics locaux au cours du processus). Les techniciens de collectivités, comme les acteurs porteurs de solutions, ont un rôle central à jouer pour porter le problème et co-construire les solutions avec les élus.**

- Il s'agit de trouver les bons éléments pour porter ce problème, en le rattachant aux problématiques locales : parler du « volet social » de la transition écologique pour toucher les élus transport et environnement ; lier aux problématiques d'emploi pour embarquer les directions sociales ; aborder les impacts en termes d'attractivité économique et résidentielle du territoire.

Il s'agit de cibler les bons interlocuteurs. La direction transports est responsable de la mise en œuvre, mais est peu sensibilisée aux questions de vulnérabilité et pas toujours sensible aux questions d'accessibilité des services et d'équilibre des territoires. Les acteurs expriment le besoin de mieux croiser les sujets et d'encourager le dialogue entre directions : logement et transports en particulier, mais aussi social, politique de la ville, ruralité, pollution/ qualité de l'air.

- Mettre en valeur le fait que les solutions existent pour commencer à aborder le problème (transports collectifs, associations, autopartage, covoiturage..., y compris dans la démarche de diagnostic, plutôt que de proposer un chamboulement de l'aménagement.

## Des solutions complémentaires : vers un bouquet de solutions ?

Si différentes visions du problème de la vulnérabilité liée à la mobilité émergent au sein des acteurs engagés, les solutions portées semblent complémentaires. Il y a des solutions de type individuel (aides financières, conseil...), des solutions de type réponse collective (nouvelles offres de mobilité..) et également différentes échelles temporelles (court, moyen, long terme) à considérer. Il y a un accord sur le besoin de les combiner dans des bouquets territorialisés de solutions.

	Dispositifs et modes d'action privilégiés	Mobilité inclusive	Lutte contre l'exclusion	Environnement	Aménagement
Approche individuelle (demande)	Aides financières à la mobilité	X	X	X	
	Accompagnement des individus/ des ménages	X			X
	Tarifification sociale dans les transports en commun		X	X	
	Garages solidaires		X		
	Auto-écoles solidaires		X		
	Plateformes de mobilité	X			
Approche collective (offre)	Diversification de l'offre de mobilité	X	X	X	X
	Promotion des modalités alternatives à l'autosolisme (TAD, autopartage, covoiturage)	X	X	X	X
	Amélioration de la desserte en TC (horaires, lieux)		X	X	X
	Promotion des modes doux (vélo, marche)			X	
Approche aménagement, planification, réglementation	Aménagement – (ex. infrastructures d'intermodalité)			X	X
	Planification SCOT –SRCAE - Sraddet (limiter étalement urbain, favoriser services proximité, multipolarité...)		X	X	X
	Solutions réglementaires (ex. télétravail)			X	
	Efficacité énergétique des véhicules			X	

**Les acteurs soulignent premièrement que le choix de solutions devra nécessairement se faire de manière territorialisée.**

Deuxièmement, du fait de la dualité des cibles (ménages et territoires) et de la dualité des échelles temporelles, **il faut agir de front sur (1) la réponse à l'urgence et les expérimentations à court terme, et (2) fournir une réponse ayant des effets à plus long terme**, par l'aménagement notamment, mais qu'il s'agit de préparer dès aujourd'hui.

### ***Le cas des solutions de mobilité collaborative***

Les différents acteurs semblent converger dans l'identification des solutions de mobilité collaborative et de mobilité active comme l'une des réponses à la vulnérabilité liée à la mobilité. Ces solutions, encore au stade de l'expérimentation, pourraient faire l'objet d'une action publique afin qu'elles répondent mieux aux enjeux de la vulnérabilité liée à la mobilité.

On observe la co-existence de pratiques différentes de mobilité collaborative : pratiques « traditionnelles » (covoiturage solidaire local, microbus de marché qui ont disparu), plateformes publiques, plateformes privées (utilisant en particulier les technologies mobiles). Cette diversité de solutions se double de nombreuses expérimentations de soutien public au covoiturage. On peut notamment citer les initiatives à Toulouse (Tisseo) de garantie retour par l'AOT ou de mise en place de « filtres de cercles de confiances » permettant de créer des communautés.

**Si les pouvoirs publics ont un rôle à jouer pour favoriser ces pratiques, les acteurs s'accordent pour privilégier une posture prudente.** Le modèle restant à trouver pour la mobilité collaborative de courte distance, il s'agit de continuer à expérimenter et de partager les expériences. Trois éléments ont été soulignés : (1) le besoin de distinguer le covoiturage subi du covoiturage choisi, car ceci déterminera la pérennité de ces pratiques ; (2) le rôle des PDIE, à explorer ; (3) l'attention à porter à la connexion intermodale, qui pourrait faire l'objet d'une action/ d'une garantie publique. Enfin il y a probablement un besoin de mieux comprendre les pratiques de covoiturage des ménages vulnérables (potentielles résistances, freins...) et la façon de générer davantage de demandeurs de ces services.

**Si personne ne conteste l'importance d'agir sur l'aménagement du territoire, la planification locale et régionale ne semble pas constituer aujourd'hui une voie privilégiée pour l'action, car ces outils ne sont pas assez contraignants et sont dépendants d'une gouvernance territoriale souvent insuffisante.** Ce sont également des processus longs et complexes. Toutefois cela ne signifie pas qu'ils soient inutiles: le SRADDT régional doit par exemple être en ligne de mire, et les outils de planification seront utiles pour institutionnaliser des dynamiques. Les acteurs de la vulnérabilité liée à la mobilité doivent être plus présents dans les exercices de planification territoriale (on souligne notamment le rôle moteur que pourraient avoir les agences régionales de l'énergie).

Une aide universelle à la mobilité semble être la seule solution permettant de garantir une réelle équité, mais il n'y a pas d'attente claire et consensuelle pour qu'il s'agisse de l'instrument structurant et emblématique du champ (à l'opposé de la mise en place d'un bouquet de solutions au niveau local). Quelques limites importantes ont été soulignées :

- **L'aide financière à la mobilité est parfois perçue comme un « pansement »** et ne pourra être l'outil emblématique de lutte contre la VM. A minima, elle devra être intégrée comme un élément non-permanent permettant de mettre en œuvre progressivement la vision de ce que seront demain les besoins de mobilité (aménagement, emploi, système de mobilité...)
- **Cette aide ne peut constituer une subvention à la consommation d'énergie fossile** et demande un ciblage fin pour éviter cet effet (Lorelei Limousin – RAC-F soulignait en particulier la dimension sociale de la sortie du diesel et le besoin de mieux comprendre l'attribution d'aides financières à la mobilité).
- **Un dispositif comme un « chèque mobilité »**, ne fait pas consensus comme outil, même s'il n'est pas exclu a priori. Il s'agirait de préciser son contenu et son mode opératoire, ainsi que la vision de long terme dans laquelle il s'intègre.

## Quelle(s) demande(s) d'action publique pour les solutions identifiées ? Quels rôles des différentes échelles ?

Les solutions envisagées ne demandent pas les mêmes formes d'intervention publique, à la fois en termes de type d'action (régulation, soutien, animation), et de moyens à mettre en œuvre. Elles peuvent également faire l'objet d'une action publique à différentes échelles (locale, nationale). **Le consensus sur une approche territorialisée des solutions signifie qu'il ne s'agit pas de définir a priori, et à un niveau national, ce que devraient être les politiques de lutte contre la vulnérabilité liée à la mobilité.**

**Cependant, un rôle est attribué aux pouvoirs publics à l'échelle nationale.** Pour accélérer, organiser, et faciliter l'action, il s'agit de **passer d'une situation où chaque acteur doit refaire sur chaque territoire la démonstration du bien-fondé d'une action dans le domaine de la vulnérabilité liée à la mobilité à une situation où le cadre existe déjà** et faciliterait le décroisement (*notamment en rendant plus facile le travail commun des directions Transport et Social ou Contrat de ville..*), où l'action serait audible et crédible, où ainsi la mise en œuvre serait facilitée (*ex. le cadre des Agenda 21 a soutenu les acteurs locaux qui souhaitaient développer une approche développement durable, en leur apportant reconnaissance et cadre général*). Aujourd'hui de nombreuses expérimentations sont en cours, il s'agit donc de préparer le coup d'après, leur institutionnalisation progressive.

**Ce qui ressort de nos discussions est le besoin d'un cadre national qui répondrait à ces différents besoins :** mettre en mouvement les acteurs sur chaque territoire ; soutenir les acteurs déjà en train d'agir (*reconnaissance, financement*) ; faciliter les partages d'expérience et mettre en visibilité les recettes testées ici ou là ; assurer l'équité territoriale (*éviter les inégalités/segmentations entre les territoires où il n'y a pas de dynamiques locales, et celles où d'acteurs agissent*).

**Le cadre de référence national devra fournir le contenu et la méthode pour le développement de stratégies territorialisées, ajustées et co-construites au niveau territorial. Il répondrait au besoin crucial d'une vision à long terme sur la transition des villes (logement, entreprises, transports) et de l'aménagement.** La définition de cette vision commune, co-construite avec les acteurs, et adaptée par territoire, permettrait de mesurer ex-ante les évolutions et lancer des actions structurantes afin de réaliser la vision commune.

**Ce cadre national pourrait servir à faire évoluer la planification, en apportant à la fois :**

- Un cadre de diagnostic intégrant les différentes externalités des choix d'aménagement/ de planification (santé, emploi, social)
- Un argumentaire pour la prise en compte des questions de vulnérabilité liée à la mobilité sur les territoires : quels critères prendre en compte, avec une vision transversale (mobilité, précarité, développement durable)
- Outils à mobiliser : plan climat, aménagement, politique de la ville – et comment effectuer des passerelles entre eux.
- Une compilation des résultats obtenus par les expérimentations, par région par exemple, afin de mettre en valeur et en relation les expériences locales.

**Des appels d'offre nationaux ?** L'instrument « appel d'offre », qui a été discuté notamment via les 3 projets CEE présents, donne une indication sur ce que pourrait être le cadre nécessaire.

- Il **permet en effet la mise en mouvement des acteurs**, le levier financier et le « label » national aidant à convaincre les élus. La dynamique de l'appel à projet permet à la fois de faire émerger des projets ou de mettre en commun différents petits projets (par une logique de parrainage par

exemple), de solliciter d'autres types d'acteurs (bailleurs sociaux par exemple) et facilite une transversalité (les techniciens peuvent mobiliser plusieurs directions et rendre visible le sujet à cette occasion).

- Sous forme de concours, il permet une **mise en visibilité qui suscite un effet d'émulation**. Il pourrait permettre de faire le lien entre différents acteurs/territoires, de mettre en avant des démarches variées, de valoriser des spécificités territoriales. Il faut cependant s'assurer que les territoires pourraient partager à la fois succès et difficultés, et que ce partage inclue des collectivités qui se sont moins approprié le sujet. Quel rôle pour des « champions », collectivités territoriales exemplaires (trouvées en France ou à l'étranger) ?
- Par contre, **son caractère limité dans le temps est un vrai problème** car cela met en péril la mise en œuvre d'une dynamique locale à la fin du processus de soutien. L'appel d'offre doit être conçu pour permettre une institutionnalisation des projets à moyen terme dans la pratique des acteurs.

**Une loi ?** Il n'y a **pas d'attente claire et consensuelle pour une grande loi** sur le sujet ou sur l'évolution de la loi LOTI, qui a toutefois été mentionnée plusieurs fois. Cela semble trop loin des enjeux de terrain et il y a un doute sur la capacité d'un grand processus à atterrir. L'exemple décrit par Karim Ait-Youcef (Wimoov) de l'annonce de la mise en place de 100 plateformes mobilité par le CGET sans définition claire de ce qu'étaient ces plateformes a illustré l'insuffisance d'une impulsion nationale si les objectifs et les solutions ne sont pas clairement définis. L'impulsion doit être simultanément nationale et locale. Les acteurs soulignent cependant que :

- **Certains acteurs pourraient jouer le rôle d'intermédiaires pour influencer les processus législatifs** (lois SRU/ LOTI, Notre), en portant les expériences des acteurs de terrain, ce qui n'est pas incompatible avec un plaidoyer et des expérimentations à d'autres échelles ;
- **Les lois offrent parfois l'opportunité de produire des résultats rapides et concrets** (ex. amendement pour introduire le remboursement de 50% de l'abonnement des transports en commun dans loi Loti).
- Sans forcément aller vers une loi structurante sur la mobilité durable (proposition de la Fabrique écologique), un **plan de mobilité national pourrait faire office de cadre** permettant une définition commune du problème et du vocabulaire opérationnel.
- **Pour les acteurs, de manière générale, le recours à la réglementation n'est pas exclu : elle pourrait même être indispensable pour « passer des étapes » et éviter un essoufflement** après plusieurs années d'expérimentations et d'appels à projets. Il s'agirait moins de créer de nouvelles réglementations que de faire évoluer les réglementations existantes ((ex. circulaire sur PDU et politique de la ville).

**Le rôle des régions.** Les régions ont été identifiées comme ayant un rôle crucial à jouer « en duo » avec l'Etat, et d'abord car cet acteur est dorénavant l'autorité organisatrice de la mobilité interurbaine. Elles sont donc **appelées à jouer un rôle d'abord au niveau des infrastructures et de l'aménagement, pour favoriser l'intermodalité**, nécessaire pour tirer profit des solutions existants. Ensuite, il reviendra à ces autorités **de repenser les transports en commun** (qui ne sont pas toujours adaptés et qui ne sont pas toujours la solution la moins chère), y compris en pensant aux solutions de transport collectif qui ont pu exister et ont été abandonnées.

De plus :

- Le niveau territorial est approprié pour mettre en réseau les acteurs et assurer l'équité entre les territoires (actifs/non-actifs), de par leur rôle d'assurer la solidarité entre communes et entre

communautés de communes. Ce niveau permet aussi de répondre à l'enjeu de passer d'une constellation d'actions portées par différents acteurs territoriaux à un bouquet cohérent (*exemple du projet Pendauro - CEE- Rhône Alpes*).

- Le contexte actuel, de flou et de renouvellement des dispositifs et contrats, est aussi un moment de réappropriation des compétences par les collectivités. Ce moment peut être utilisé pour un plaidoyer apportant expériences et recommandations des acteurs (ex. intégrer mobilité et impact environnemental aux PDU). Les agences régionales de l'énergie peuvent ici jouer un rôle important.

Si nous avons identifié collectivement l'importance de cet échelon, le moment de flou institutionnel rend difficile d'imaginer les moyens concrets pour que les régions contribuent à la lutte contre la vulnérabilité liée à la mobilité, à deux exceptions près :

- mention de la dimension financière, faiblesse des régions, et de la ressource potentielle de la taxe poids lourds (cf ARF) ;
- démarche collaborative des acteurs d'Auvergne-Rhône-Alpes de production d'un livre blanc à destination notamment de la région, en vue de la réalisation du SRADDT.

**Ensuite, à l'échelle locale, voire micro-locale, les acteurs soulignent l'intérêt d'obtenir une co-construction des solutions**, avec les publics ciblés. Ceci prend du temps, mais partir du local permet d'obtenir des résultats à petite échelle puis d'évoluer vers un maillage du territoire incluant d'autres acteurs (opérateurs, département, région). Les nombreuses expérimentations et solutions qui existent doivent faire l'objet d'un partage entre acteurs, ce qui permettrait, à moyen terme, de structurer une stratégie et d'obtenir un suivi (cartographie, exploitation des données).



## Résumés des « ouvertures » apportées par les acteurs.

### ***Passer du diagnostic à l'action : points soulignés par Sylvia Rosales Montano à partir de l'expérience en Rhône-Alpes :***

Diagnostic/ connaissance existent, il y en a même trop. Ne suffit pas pour passer à l'action.

Pour le choix de solutions :

- Fragilité de l'approche par expérimentations pour engager des changements à plus long terme
- Financement : s'interroger non seulement sur le reste à vivre des ménages, mais aussi sur les capacités d'investissement des collectivités dans un contexte de baisse des dotations.
- Collectivités ont tendance à se placer dans un rôle d'animation, de mise en relation des acteurs, en reportant la responsabilité sur les ménages (accompagnés) : ceci est insuffisant à long terme.
- Séparation des questions planification/transports & politique sociale (rendue seule responsable des questions d'équité). Besoin aussi de lier logement et mobilité (localisation résidentielle).
- Outils d'aménagement sont nécessaires, mais ne sont pas mobilisés sur ce problème.

Pour aller vers une mise en politique :

- Elus : soit question de la mobilité les dépasse, soit pas envie de rendre visible ce qui est perçu comme un problème, une faille du territoire.
- Cadrage du sujet à partir d'une question « sociale » est pertinent, puisque la demande de mobilité est peu élastique. Les contraintes de mobilité ont un impact sur le niveau de vie des ménages : arbitrages qui amènent à couper les dépenses sur d'autres postes (logement, alimentation...)
- Choix d'aborder la question comme le « volet social de la transition énergétique » pour relier transports, social, emploi...

### ***Quel bouquet de solutions : points soulignés par Karim Ait-Youcef, Wimoov***

Pour le choix de solutions :

- Besoin de partir du niveau individuel et d'adopter une approche itérative, afin de lever les freins à la mobilité quel que soit le statut de la personne : seniors, en insertion, maintien en emploi...
- Les solutions doivent inclure l'automobile (zone rurale par exemple).
- Partir du micro-local dans le développement de solutions pour aller vers un maillage du territoire. Besoin de prendre en compte les opérateurs et acteurs du privé existants, les solutions qu'ils développent, et adopter une approche par territoire afin de répondre à des besoins spécifiques : ex. attractivité.
- Rôle central des prescripteurs pour mieux connaître et toucher les publics (CCAS, CAF, MJC).

Pour une mise en politique :

- Rôle du niveau national : permettre un passage à l'échelle, faciliter l'investissement (ex. solution numérique pour automatiser le travail d'orientation dans les plateformes de mobilité).
- Appels à projet de l'Etat : pose la question de la pérennisation des projets. Ne sont pas forcément nécessaires pour les métropoles, mais rôle à jouer pour une solidarité avec les petites communes.
- Utiliser les processus législatifs : influencer, se servir des lois, plutôt que les subir.

### ***Vers une mise en politique : points soulignés par Lorelei Limousin, RAC***

Pour le choix de solutions :

- A l'échelle nationale/ EU : performance énergétique des véhicules à considérer.
- Combiner fiscalité écologique (signal-prix) et aides financières face aux nouvelles mesures (ZCR), en ciblant les ménages qui en ont besoin (ex. prime à la conversion). Aide au carburant au niveau national est discutable. 30% des CCAS en distribuent, mais manque de connaissance encore sur cet objet.
- Priorité à l'aménagement du territoire et aux infrastructures pour lier mobilité et énergie
- Rôle du Schéma National d'infrastructures de transport ?
- Outils d'organisation et de planification structurants : PDU pour les communes de + 100,000 habitants. Elargir aux petites/moyennes communes ? Plans de mobilité ruraux ?
- Quel rôle des plans de mobilité en/inter entreprises ?

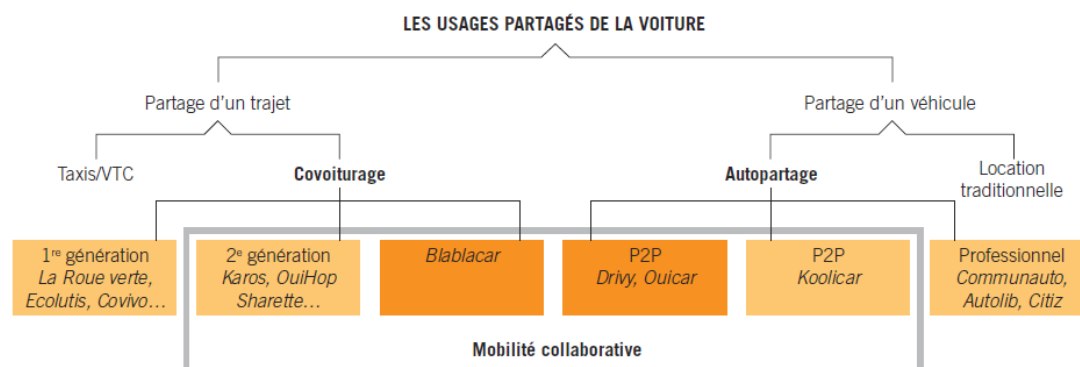
Pour la mise en politique

- Contexte spécifique : développement des actions coercitives en ville, moment d'évolution des outils de planification (PCAET devient obligatoire ; PLU devient PLUI ; SRCAE ; SRADDET) : opportunité de mettre ces mesures en cohérence.
- Révision Loti – pourquoi pas, pour en faire une loi à la fois sociale et environnementale.
- Important de porter les différentes mesures en même temps, mais auprès de différents (les bons) interlocuteurs.

### **Le cas des solutions de mobilité collaborative : points soulignés par Laura Brimont, Iddri.**

Nombreuses nouvelles solutions, avec nouveaux modèles, et adaptables à différents types de territoires. Mais intérêt financier de leur usage parfois limité, et problème pour atteindre masse critique.

Figure 1. Typologie des différents usages partagés de la voiture



Source : auteurs

**Note :** les pratiques indiquées en pointillés ne sont pas étudiées dans le cadre de ce rapport bien qu'elles fassent partie de « l'écosystème » du partage de la voiture. Les pratiques indiquées en jaune concernent les déplacements de courte distance, celles en orange de longue distance.

Rôle des pouvoirs publics :

- incitation financière (ex. IK) ?
- faciliter et encourager par aménagement et la communication (rendre visible sur la voirie, faciliter l'intermodalité, réduire nombre de places de parking) ?
- prendre un rôle actif dans la gouvernance (financement, articulation avec autres offres de mobilité, expérimentations) ?