

REVUE DE PRESSE | Juin 2016

« La Fabrique Ecologique mise sur le vélo et l'auto partagée pour rendre plus durable la mobilité rurale et périurbaine »

Publié le 28/06/2016

Par *AEF Développement durable*

<http://www.aef.info/abonne/depeche/540849/search/>

Dépêche diffusée avec l'aimable autorisation d'*AEF Développement durable*

La Fabrique Ecologique va présenter mardi 28 juin 2016 lors d'un atelier co-écologique sa nouvelle note intitulée : "Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable". Le think tank appelle à des "initiatives indispensables" pour répondre à un enjeu "non seulement écologique", puisque le diesel est prédominant sur ces territoires représentant "22 millions de personnes au bas mot", mais aussi "social et sociétal" du fait de l'isolement ressenti par les populations, explique son président Géraud Guibert.

Marc Fontanès, auteur principal de la note et expert en mobilité, explique que le point de départ de la note est le constat d'un "décalage très fort entre les urbains et les autres", le premier étant "en ébullition" avec "une start-up créée chaque jour", ce qui "échappe" largement au monde non urbain. Ce dernier est caractérisé par une population "deux à trois fois plus éloignée" de son travail, les territoires les moins denses étant "au minimum à 45 minutes du premier lycée ou du premier hôpital". Cela aboutit à des "difficultés de dessertes en transport collectif" et à des ménages "captifs de l'automobile" pouvant posséder "deux à trois véhicules".

L'expert n'oublie pas les "enjeux sociaux", avec des ménages qui peuvent consacrer jusqu'à "50 % de leur budget" à leur logement et aux transports. Il rappelle également que "deux tiers des personnes âgées de plus de 65 ans vivent dans les territoires peu denses".

La réponse à apporter n'est pas à chercher du côté des transports collectifs, considère Marc Fontanès : "Ils sont à bout de souffle. On ne va pas pouvoir aller beaucoup plus loin avec eux." Mais, juge-t-il, il existe des solutions entre les transports en commun et "la voiture solo".

Redonner sa place au vélo pour un usage quotidien

Première solution : le développement du vélo. En France, plus d'un déplacement sur deux fait moins de 5 km, tandis que la part modale du vélo est de 2,7 % en 2008 (contre 4,5 % en 1982). "Il y a une vraie marge de manœuvre", constate Marc Fontanès. Pour cela, "la représentation actuelle du vélo doit être dépassée" : ce n'est pas tant la "culture des Français" qui pose problème que "l'offre en infrastructures, services, information et espaces de stationnement destinés au vélo [qui] est nettement défailante dans les territoires les moins denses", pose la note de la Fabrique écologique.

Il ne s'agit pas de construire des pistes cyclables mais de réaliser des infrastructures à moindre coût pour éviter aux vélos de se heurter à des coupures (grandes voiries, lignes de chemin de fer, grandes emprises infranchissables) ou d'emprunter des routes trop fréquentées par les voitures et les poids lourds sans pour autant effectuer d'importants détours. Par exemple, en aménageant des chemins communaux, ruraux, forestiers, qui "proposent une surprenante multitude de possibilités de déplacements à pied et surtout à vélo". Plusieurs exemples sont développés dans la note dont celui, tout simple, des communes de Vendenheim et Lamperthim en Alsace : elles ont décidé d'installer une barrière aux deux bouts d'un chemin agricole goudronné utilisé comme un "raccourci malin" par les automobilistes, avec autorisation de circuler réservée aux seuls agriculteurs et cyclistes, ouvrant ainsi un itinéraire de 1,5 km contre 4,2 km par la route. La note rappelle que le Club des villes cyclable et la Fubicy ont évalué à 500 millions d'euros le budget nécessaire à une politique cyclable à l'échelle nationale, "l'équivalent de 2,5 % du budget annuel de fonctionnement des transports publics et 4,17 % du budget de la route".

Une autre politique peu coûteuse mais favorable au vélo consiste à modérer les vitesses de circulation.

Parier sur le covoiturage et l'autopartage malgré les freins

Deuxième solution : "la voiture !" titrent, "provocateur [s]", les auteurs de la note. Mais en partage. "Si tous les deuxième et troisième véhicules étaient en partage, le nombre de véhicules baisserait de 30 %, le trafic de 20 %", chiffre Marc Fontanès.

Observant "20 ans de tentatives pour développer le covoiturage [de courte et moyenne distance] avec des litanies d'échec et quelques succès de prestige", l'expert juge qu'il s'agit non pas d'un refus des Français de partager leur véhicule mais d'un "problème économique" : "La possibilité qu'aurait un employeur peu ou

pas desservi en transports publics à pratiquer le covoiturage en versant une indemnité kilométrique est sérieusement compromise par l'article [L3131-1] du code des transports d'une part, et par l'Urssaf d'autre part, dont la position est dissuasive, alors même que les sommes en jeu sont dérisoires", est-il précisé dans la note.

Celle-ci décrit par ailleurs l'autopartage comme "un monde complexe" avec plusieurs freins à dépasser. Elle juge l'autopartage entre particuliers comme la "formule au meilleur potentiel" mais qui "peine à se développer en milieu dense".

La Fabrique écologique propose plus globalement de faire évoluer la fiscalité automobile vers une fiscalité de la possession, l'idée générale étant de "pénaliser la propriété d'un véhicule peu ou mal utilisé, c'est-à-dire insuffisamment partagé". Par exemple, "la propriété d'un véhicule (ou d'un second et/ou troisième véhicule du ménage) non mis en partage pourrait avoir un coût supplémentaire par le biais des impôts locaux et d'exonérations en cas de partage". Un dispositif qui tiendrait "compte des revenus des ménages, afin de ne pas pénaliser encore plus les plus précaires". Autre solution : un "système comparable" au crédit d'impôt transition énergétique.

Une meilleure gouvernance au niveau des collectivités

Troisième axe de la note : la gouvernance. Les collectivités locales doivent s'adapter et trouver des solutions. Ou alors elles perdront la main au profit des Google, Facebook et autres géants américains de l'Internet. La bonne nouvelle, selon la Fabrique écologique, c'est que cette politique nécessite peu de dépenses, de l'ordre de millions d'euros, redéployés à partir des milliards consacrés à la route chaque année. Il s'agit de mener une mission d'animation territoriale mettant autour de la table les bons acteurs et d'investir pour les projets pour limiter les risques portés par les autres acteurs.

Géraud Guibert parie sur le "couple intercommunalité-département" pour mener à bien cette mission. "On est les champions du monde de la maintenance des routes et des ronds-points. Il y a des marges de redéploiements", juge le président de la Fabrique écologique.

« Les territoires peu denses, terres d'innovation pour la mobilité durable »

Publié le 27/06/2016

Par *Actu-environnement*, avis d'expert de Marc Fontanès

<http://www.actu-environnement.com/ae/news/mobilite-durable-territoire-ruralite-innovation-transport-27077.php4>

La restriction de la voiture vise souvent les centres urbains mais la mobilité durable est un sujet bien plus essentiel dans les zones peu denses. Marc Fontanès, président du groupe de travail Mobilité à la Fabrique Ecologique, est convaincu que les innovations sortiront de ces territoires.

Les questions de mobilité dans les territoires peu denses sont peu traitées dans le débat public français. C'est pourtant un sujet essentiel. Loin des clichés habituels sur la qualité de la vie à la campagne, véhiculés souvent par les propriétaires des résidences secondaires, les évolutions multiples de la dernière décennie ont beaucoup accru le sentiment d'isolement voire de relégation des habitants de ces régions. Tous les ans pourtant, 1 10.000 de nos concitoyens quittent la ville pour aller vivre dans le périurbain ou à la campagne.

Cesser de cantonner la mobilité à l'urbain dense

La mobilité, à coups de métropolisation et de boom numérique high tech, est devenue l'apanage de l'urbain, jusque dans la loi. Un décalage saisissant, qui donne le sentiment qu'on a abandonné les 20 à 30 millions de Français non urbains à leur sort. Les arguments en faveur de la vie hors des villes ne manquent pas : respirer, se refaire une santé, vivre au calme... Tout cela a pourtant un coût, que l'on peut résumer en un mot : distance. Les territoires peu denses sont caractérisés par l'éloignement des services de la vie quotidienne et des bassins d'emplois, et font face à des défis inédits tels que le vieillissement de la population ou l'inégalité d'accès à Internet et aux services numériques. Le risque est grand d'assister à des phénomènes d'enclavement de plus en plus marqués, en particulier pour les ménages non motorisés, les pauvres monétaires, les précaires énergétiques, une partie des jeunes et de nos aînés. Pour ces populations, la mobilité est une condition nécessaire à l'inclusion sociale, mais elle est aussi une injonction pouvant s'avérer insoutenable.

Quand peu dense rime avec dépendance

Dans ces territoires, la dépendance automobile est une réalité difficile à appréhender pour l'urbain "hyper-agile" des mobilités, qui a désormais l'embarras du choix. Là-bas, peu ou pas de transports collectifs, et ce

n'est pas prêt de s'arranger. Avec 20 Mds€ par an de budget, dont 20% seulement sont compensés par le prix payé par les voyageurs, notre système de transport est à bout de souffle. Là-bas, la voiture est reine, mais parce qu'on n'a pas le choix. Une pression telle que le premier moyen de transport des ménages non motorisés est bien... la voiture, pour deux déplacements sur trois ! Là-bas, pas de révolution numérique. Google ou Facebook deviennent les champions des nouvelles mobilités ? Oui, mais dans les métropoles. Alors, faut-il désespérer ? Bien au contraire, puisque cet acharnement urbain ouvre grande la voie à l'innovation dans les espaces peu denses.

Un milliard d'euros pour le vélo ? Mais vous n'y pensez pas !

Justement, si. Dans le périurbain et le rural, un déplacement sur deux fait moins de cinq km et les ménages sont assez bien équipés en vélos. Le faible usage constaté s'explique surtout par une offre en infrastructures et services défaillante. Particulièrement bien maillé en routes communales et autres chemins (plus d'1,2 million de km !), notre pays offre une multitude de trajets plus directs que la route. La planification systématique de réseaux cyclables "malins", sécurisés et efficaces y est possible à moindre coût, en modérant les vitesses de circulation dans le périurbain et en aménageant des itinéraires dans le rural. Pour quelques dizaines de milliers d'euros, des élus locaux ont ainsi relié un village "dortoir" à la commune "poumon économique et de services" la plus proche. Ou ont créé des zones 30 pour un budget vingt fois inférieur à celui d'une piste cyclable. Sur le plan financier, il suffirait d'investir l'équivalent de 150 km d'autoroute ou de 60 km de TGV pour doter la France d'un réseau cyclable digne de ce nom. Soit un milliard d'euros.

L'avenir de la mobilité durable dans les territoires peu denses, c'est... la voiture !

Les différents modes de partage de la voiture apportent une solution au potentiel considérable. Actuellement, les propriétaires de voitures n'ont financièrement pas grand intérêt à pratiquer le covoiturage de proximité. Pour massifier le covoiturage, l'enjeu principal réside donc dans l'augmentation de l'indemnisation du conducteur, en assouplissant le concept de bénéfice réalisé et en valorisant le service rendu - jusqu'à 0,50 € du kilomètre par exemple. Avec un gisement de demande se situant entre 2 et 3 millions de ménages, l'autopartage est "le" marché d'avenir des zones peu denses. Le partage des 2^{ème} et 3^{ème} véhicules des ménages multi-motorisés y permettrait d'assurer le même volume de déplacements, en réduisant de 30% le parc de véhicules nécessaire et de 20% le trafic correspondant. Pour un ménage modeste, dont la voiture représente jusqu'à 20% du budget familial, le partage est une alternative permettant de circuler dans un véhicule plus récent, mieux entretenu et moins polluant.

De nombreux acteurs s'y intéressent : opérateurs de transport public, opérateurs spécialisés (Bolloré, Citiz, Oucar, Koolicar ou Drivy) ou promoteurs immobiliers. Les constructeurs s'y mettent, intégrant progressivement que le modèle économique de la voiture va évoluer vers un service de mobilité. Un véhicule partagé roulant plus qu'un véhicule en mono-propriété, il sera renouvelé plus souvent.

Mais, alors que le besoin d'alternatives à la propriété est patent dans les zones peu denses, aucun des services aujourd'hui accessibles en ville ne répond à cette demande potentielle. Les acteurs impliqués avancent en ordre dispersé. Les élus locaux, en mal de solutions concrètes, peinent à savoir par où commencer pour développer ce nouveau service.

Une responsabilité accrue pour les collectivités locales et territoriales

Les régions, départements et intercommunalités ont pourtant la responsabilité décisive de relever le défi des mobilités en zones peu denses. Elles peuvent le faire à moyens financiers quasi-constants et avec des outils existants. A défaut, il ne faudra pas s'étonner si les géants du numérique prennent la main en matière d'organisation de la mobilité.

La coopération territoriale est une priorité, pour dépasser les frontières administratives et se doter de moyens financiers complémentaires, à l'image des syndicats mixtes SRU, qui permettent de lever un versement transport additionnel non exclusif aux territoires urbains. Cela pourrait ne pas suffire pour attirer les nouveaux acteurs des mobilités, en demande de formes de commande plus souples que le marché public. L'application des compétences des collectivités pourrait en ce sens évoluer au profit d'une animation territoriale multi-acteurs, associée à une contractualisation de type partenariat public-privé.

Les collectivités compétentes auront également un rôle clé à jouer dans la fiabilisation et la régulation des nouveaux services de mobilité : participation au risque (investir dans une flotte partagée, équiper des véhicules de particuliers de boîtiers permettant leur mise en réseau...), fonction de tiers de confiance, ingénierie auprès des plus petites collectivités, etc.

Enfin, elles ont à apprendre de l'expertise des « acteurs de la vie courante », ces mairies, centres sociaux, maisons de services, associations et autres garages, au contact quotidien de la population. Leur confier une partie des réponses à apporter, dans une association subtile entre solutions de proximité, solidarité, et un peu de high tech, semble prometteur. A titre d'exemple, imaginer qu'un centre social ou un concessionnaire local organise une colocation longue durée d'un véhicule pour quatre ménages vulnérables ne semble pas utopique.

Faire évoluer la fiscalité automobile vers une fiscalité de la possession

La massification du partage suppose enfin un encouragement financier. Transposer progressivement la fiscalité automobile actuelle - portant sur un usage lié à la consommation d'énergies non renouvelables et sur l'acte d'achat à l'aide de différents bonus-malus - vers une fiscalité de la possession apparaît socialement et politiquement acceptable. Vu sous la forme d'un incitatif, pourquoi ne pas imaginer à l'échelle nationale un système comparable au crédit d'impôt de rénovation énergétique : je partage, donc je gagne ?

Une vraie mobilité durable dans les territoires de faible densité est donc possible. Au-delà de l'expérimentation, la massification du vélo et de la voiture partagée passe par un engagement décisif des autorités publiques, sur les plans politique et budgétaire, et dans leur capacité à nouer des partenariats avec les initiatives privées innovantes. En ce sens, il serait bienvenu que la gouvernance des métropoles soit attentive au service de leurs hinterlands, au nom d'intérêts communs.

« Comment aider les populations rurales à mieux se déplacer ? »

Publié le 27/07/2016

Par *Consoglobe*

<http://www.consoglobe.com/populations-rurales-mieux-se-deplacer-cg>

Se déplacer en région rurale, ou dans des secteurs périurbains mal desservis est un enjeu majeur dans l'Hexagone. 20 à 30 millions de Français y vivent. Ils sont confrontés à des services de vie quotidienne de plus en plus rares et distants. La Fabrique Écologique fait trois propositions concrètes.

Les trajets pour aller au travail ou chercher un emploi en milieu rural sont longs. Les possibilités de transports en commun sont peu pratiques, au contraire des agglomérations où les modes de déplacement se développent et se diversifient. Il faut donc que le débat public porte davantage sur cette question. Un groupe de travail présidé par Marc Fontanès, expert en mobilité durable pour La Fabrique Écologique, fondation pluraliste et transpartisane qui a pour objectif de promouvoir l'*écologie* et le développement durable sur la base de propositions pragmatiques, y a travaillé.

Publiée par La Fabrique Écologique, la note *Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable - Un enjeu majeur, des initiatives indispensables*, souligne les objectifs :

- lutter contre le sentiment d'isolement d'une partie de la population ;
- lui permettre d'accéder facilement aux services essentiels ;
- améliorer l'environnement et limiter la dépendance au tout-pétrole.

De nombreuses initiatives ont déjà vu le jour mais elles ont du mal à s'étendre et à se généraliser. La Fabrique Écologique fait trois propositions concrètes pour y parvenir.

Solutions durables pour populations rurales : vélo, autopartage, plus d'attention des collectivités

Redonner d'abord au vélo une place cohérente et organisée dans les territoires ruraux et périurbains. Les trajets de moins de cinq kilomètres y représentent environ la moitié des déplacements. La petite reine est donc une alternative crédible à la voiture, d'autant plus avec le développement du vélo électrique.

Son usage encore trop faible s'explique principalement par des infrastructures peu adaptées. Il ne s'agit pas de mettre des pistes cyclables partout mais d'aménager des itinéraires « malins » sécurisés et efficaces dans les espaces ruraux, et de modérer les vitesses de circulation là où c'est nécessaire.

Faire émerger ensuite les solutions partagées. Pour les déplacements plus longs, la voiture est l'avenir, à condition qu'elle soit mieux utilisée. La manière d'y parvenir passe par l'assouplissement du cadre du covoiturage quotidien et un rôle accru de la commande publique.

Mobiliser enfin les collectivités locales sur cet enjeu essentiel. Elles devront repenser leur gouvernance, les modalités d'application de leurs compétences et consacrer aux nouvelles solutions une partie significative de leur budget transport disponible.

En un mot : des solutions pratiques et intelligentes plutôt que de financer éternellement de nouveaux ronds-points !

« Fracture de mobilité »

Publié le 29/06/2016

Par *Altermobilité.eu*

<http://www.scoop.it/t/altermobilite-eu>

Plus on s'éloigne des centres urbains, plus la question de la mobilité se pose. Marc Fontanès, pour la Fabrique Ecologique, a animé un groupe de travail portant sur "*Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable*". L'enjeu est important avec quelque 22 millions d'habitants concernés, des populations âgées, des jeunes et des ménages qui pour se déplacer, doivent utiliser un à trois véhicules par foyer. Tous n'ont pas les moyens économiques ou matériels de se déplacer. L'objet de la note publiée par la Fabrique est de montrer qu'un système de mobilité compatible avec la nécessité d'économiser l'énergie, préserver l'environnement et répondre aux besoins de déplacement est envisageable. "*Les élus sur le terrain cherchent des solutions*" souligne Marc Fontanès. Plusieurs pistes sont explorées parmi lesquelles le vélo. Un déplacement sur deux en territoires peu denses couvre moins de 5 kilomètres. L'aménagement de réseaux cyclables peut se faire à moindre coût et s'accompagner d'un certain nombre de mesures comme la modération de la vitesse et la priorité donnée à l'intermodalité (vélo + train). Des associations comme le club des villes cyclables ont évalué à 500 millions d'euros le budget nécessaire à une politique cyclable à l'échelle nationale, soit 2,5 % du budget des transports publics ou 4,17 du budget consacré à la route.

Autre solution proposée le covoiturage qui pourrait bénéficier d'incitations financières et fiscales pour se développer. Les collectivités doivent certes s'impliquer mais, souligne la note, elles doivent progressivement repenser leurs modes d'actions en s'appuyant sur les outils existants et en favorisant les coopérations.

« Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable »

Publié le 28/06/2016

Par *Cdurable.info*

<http://cdurable.info/Les-territoires-ruraux-et-periurbains-terres-d-innovation-pour-la-mobilite-durable.html>

« Roue libre : Le magazine du vélo »

Emission du 02/07/2016

Podcast de l'émission *Roue libre : Le magazine du vélo - France Bleu*

<https://www.francebleu.fr/emissions/roue-libre-le-magazine-du-velo/107-1/roue-libre-le-magazine-du-velo-du-samedi-2-juillet-2016>