

Assises de la mobilité
Atelier territorial à Annecy du 14/11/17
Synthèse

Le 2^e atelier territorial des Assises de la mobilité en région Auvergne-Rhône-Alpes, à l'initiative de l'État, s'est déroulé mardi 14 novembre matin, à la préfecture de la Haute-Savoie à Annecy. Organisé en partenariat avec la communauté d'agglomération du Grand Annecy, l'événement a rassemblé environ 80 participants, représentatifs de l'ensemble des acteurs de la mobilité – élus, entreprises, associations, institutions, citoyens – autour des 6 thèmes de la mobilité, avec une mise en avant des enjeux environnementaux et sanitaires.

L'atelier était décomposé en 3 séquences :

- discours et présentations en plénière
- groupes de travail
- restitution en plénière des synthèses des groupes de travail

Discours et présentations en plénière :

- discours de Pierre Lambert, préfet de la Haute-Savoie
- discours de Jean-Luc Rigaut, président du Grand Annecy
- présentation de Jérôme d'Assigny, directeur régional de l'Ademe sur le volet transport et mobilité du scénario énergie-climat Ademe 2035-2050
- présentation de Pierre Lang, bureau d'études ITER, sur les enjeux et actions envisagées dans le cadre du PDU annécien en cours d'élaboration

Synthèses des groupes de travail :

Chacun des 6 groupes de travail portait sur un des 6 thèmes de la mobilité et était animé par un binôme animateur-rapporteur constitué par des agents de l'État et du Grand Annecy, accompagné de la société de transports en commun SIBRA et le bureau d'études ITER.

Propositions significatives de l'atelier

- Agir pour changer le rapport des usagers à la voiture : favoriser les modes alternatifs (y compris l'autopartage), inciter à se déplacer moins et mieux
- Réduire le besoin de mobilité (« mobilités non nécessaire ») en développant le télétravail, bâtiments multi-services de proximité
- Profiter du développement du numérique pour déployer le co-voiturage courte distance (pour les trajets du quotidien)
- Développer la billettique multimodale (à l'échelle régionale voire nationale), via des systèmes intégrés basé sur un compte mobilité propre à chaque usager ou foyer
- Favoriser l'information multimodale qui soit accessible par l'ensemble des usagers des transports, y compris les publics fragiles
- Travailler au développement d'une offre de mobilité globale (disposer d'un bouquet de

solutions) et adaptée aux besoins des usagers : personnes âgées, personnes handicapées, en recherche d'emploi, jeunes...

- Importance de pérenniser, développer ou créer des pôles d'échanges multi-modaux
- Avoir une politique ambitieuse sur les livraisons au dernier km via une réglementation plus incitative vis-à-vis des modes de transports plus écologiques
- Gérer les conflits d'usages entre les différents modes afin de réduire les risques de sécurité routière : qualité des aménagements, formations, adaptation des règles de contrôle
- Construire une gouvernance de la mobilité qui soit plus inclusive : donner une vraie place aux associations et à la sphère privée
- Remettre à plat les modes et leviers de financement de la mobilité, réduire les coûts de production des services de transport

Mobilités plus propres

1) Diagnostic

Le progrès technologique et le recours aux énergies non fossiles résoudra-t-il tous les écueils de la mobilité individuelle et faut-il se contenter d'attendre et d'accélérer la recherche ?

Les problèmes actuellement engendrés par la mobilité individuelle ne peuvent se résumer aux questions de qualité de l'air. Quoiqu'il advienne, le progrès ne solutionnera pas les suivants :

- la consommation d'espace public et naturel qu'elle engendre ;
- la consommation de ressources naturelles (sur cycle de vie complet) ;
- la vivabilité des villes ;
- les difficultés de congestion...

...et en amènera de nouveaux, encore inconnus aujourd'hui.

Il faut s'appuyer sur le progrès mais surtout pour amplifier un mouvement collectif et individuel vers de nouveaux modes de vie et de consommation.

Certains éléments de diagnostic sont identifiés, mais sans réelle piste de solution : le coût du foncier dans le centre des agglomérations notamment.

2) Propositions

Les politiques publiques doivent être revues dans une approche globale et transversale (« holistique ») et la notion individuelle de liberté de mobilité doit s'adapter au monde moderne :

- en renversant le paradigme actuel : « l'offre doit désormais précéder la demande », même s'il n'est pas envisageable de développer une offre uniforme de très haut niveau partout. « Ainsi, les transports lourds et capacitifs doivent être accompagnés de mesures facilitant l'accès au service » (transports de rabattement, aménagements d'itinéraires...). Les transports en commun doivent être « conçus services et réseaux connectés » davantage qu'infrastructures. Par ailleurs « les projets d'infrastructures doivent être pensés dans une approche plus globale ».

=> mesures précises évoquées :

1) une plateforme unique nationale de covoiturage qui évite un excès d'offres générateur de confusion pour l'utilisateur

2) une incitation des individus à la mise en autopartage de leur propre véhicule personnel

3) Mieux évaluer les projets d'infrastructures sur le long terme et le lien entre eux en créant par exemple un comité départemental des infrastructures

- en transformant la logique de communication actuelle : la nouvelle doit « cibler toutes les générations » de façon différenciée, en « déconstruisant le stéréotype de la voiture individuelle synonyme de liberté fondamentale ». Elle l'est certes, mais les transports collectifs ne le sont pas moins.

=> mesure précise évoquée : davantage et mieux communiquer et sous l'axe de liberté de ne pas prendre son véhicule personnel

- en accompagnant la transformation socialement et par l'organisation du travail : l'organisation du travail a un rôle prépondérant « pour réduire le besoin de mobilité »
=> *mesure précise évoquée : développer massivement le télétravail, inciter les employeurs à le développer en proposant des voitures de service en remplacement en cas d'aléas de covoiturage (retour plus tardif, contrainte du covoitureur, avec l'exemple de l'entreprise Salomon...)*
- par un changement de pratiques d'aménagement et d'urbanisme. Pas de mesure précise évoquée, sauf quelques réflexions sur l'invention de bâtiments multi-services réduisant l'appétence à la mobilité (NDLR : sortes de cités radieuses nouvelle génération ?)

Mobilités plus connectées

Le groupe de travail a émis des propositions pour amener le numérique à modifier nos comportements de mobilité en délaissant le tout voiture individuelle.

Covoiturage :

C'est pour la pratique du covoiturage que l'arrivée du numérique est le plus visible. Nombre d'applications mobiles et de start-up ont vu le jour pour faire décoller le covoiturage en le rendant plus dynamique et en tentant de massifier le nombre potentiel de covoitureurs et donc de mises en relation. À l'inverse, cette multiplication du nombre de plateformes (foisonnement) ne rend pas l'offre proposée lisible pour l'utilisateur...

Devant la faible évolution du nombre de covoitureurs pour les déplacements domicile – travail, le groupe de travail pense que cette évolution technologique ne peut suffire à elle seule et doit être accompagnée par des incitations « concrètes » comme des incitations financières (péage variable en fonction du nombre de personnes dans la voiture, stationnement moins cher pour les covoitureurs par exemple) ou par des aménagements dédiés (création de voies de covoiturage).

En plus des mises en relation, l'outil numérique pourrait jouer un rôle dans ces diverses incitations en assurant une fonction de détection (géolocalisation des personnes équipées d'un smartphone par exemple) et donc de contrôle, qui validerait l'usage de l'aménagement dédié ou le versement de l'avantage financier.

Intermodalité :

La mobilité connectée existe déjà à travers la billettique multimodale (carte Oûra par exemple) ou la diffusion d'informations en temps réel sur les transports en commun (bus de la SIBRA à Annecy par exemple). Cependant, ces innovations sont plus perçues comme étant utiles pour les usagers actuels des transports collectifs (car elles leur simplifient la vie) mais ne paraissent pas suffisantes pour faire basculer une part significative des usagers de la voiture vers les transports en commun.

Dans un premier temps, le groupe de travail a émis l'idée de généraliser ce principe et de n'avoir qu'un seul titre de transport quelle que soit l'autorité organisatrice de transport ou de la mobilité, titre qui pourrait également être utilisé pour le transport individuel (accès au stationnement payant par exemple)

Cependant, assez rapidement, le groupe de travail a proposé d'aller beaucoup plus loin dans le but de supprimer toute contrainte au déplacement. Pour cela, il a été imaginé que cette carte intègre tous les services de mobilité à disposition des usagers. Par exemple, si d'après le calculateur d'itinéraire, il s'avère que le vélo est le mode de déplacement le plus judicieux pour « mon » trajet, cette carte doit « me » permettre d'utiliser un vélo en libre service sans avoir besoin de créer un compte ad'hoc, ni de faire une réservation sur le site internet concerné. Même chose avec les voitures en autopartage. L'idée est que le logiciel fasse automatiquement le nécessaire après validation du choix du mode de transport par l'utilisateur.

Dans la continuité de cette proposition, le groupe de travail est allé jusque la création d'un compte mobilité par personne (ou par foyer). À l'instar d'une facture EDF, l'utilisateur recevrait à la fin de chaque mois, une facture reprenant l'ensemble des trajets payants qu'il a réalisés et des services de mobilité qu'il a utilisés. Il paierait cette facture à une seule entité, qui se chargerait ensuite de répartir les sommes aux différentes autorités en fonction des dépenses relevées.

Un tel compte mobilité pouvant également avoir des effets négatifs sur les déplacements automobiles (accès facilité aux parkings par exemple), il faudrait en parallèle trouver un moyen de favoriser les comportements vertueux (par un système de récompense via des sites de cashback par exemple ?).

Voiture autonome :

Le groupe de travail considère que l'avènement de la voiture autonome possédée par les ménages (en remplacement des voitures actuelles) présente un réel risque d'abandon du covoiturage et de baisse de l'usage des transports collectifs. En effet en rendant le trajet plus attractif, du fait de la possibilité d'utiliser son temps de transport à faire autre chose, la voiture autonome peut favoriser le report vers la voiture individuelle et ainsi aller à l'encontre de la politique de limitation de l'usage de cette dernière.

Il y aurait alors un vrai risque d'avoir un engorgement des réseaux routiers avec un taux d'occupation des voitures qui pourrait descendre en dessous de 1 (les voitures autonomes réalisant des trajets à vide pour aller « chercher » les propriétaires). Cet engorgement resterait générateurs de nuisances (sonores, visuels, dégradation du temps de transport...).

C'est pourquoi le groupe de travail pense que pour modifier le comportement des usagers dans le sens désiré et les inciter à moins prendre la voiture, il est nécessaire que le développement de la voiture autonome soit corrélé à l'abandon de la possession de la voiture. Pour cela, on pourrait imaginer le retour de la vignette automobile pour taxer annuellement les propriétaires de voitures.

En effet, le groupe de travail considère que la voiture autonome doit être utilisée de manière partagée. Ce nouveau service de transport qui cumulerait les avantages de l'autopartage et du covoiturage (la voiture pouvant s'arrêter en cours de trajet pour prendre un passager supplémentaire) pourrait libérer de l'espace en milieu urbain (comme celui actuellement occupé par le stationnement par exemple) au profit des autres modes de transport.

Accès aux bases de données :

L'accès aux bases de données est un enjeu principal pour développer cette mobilité connectée. Cependant, certains acteurs privés ne souhaitent pas partager leurs informations, les considérant comme un avantage concurrentiel. Cela débouche à des services « partiels » proposés par les seules entités volontaires.

Pour y remédier, le groupe de travail considère que les pouvoirs publics doivent imposer dans la loi, un partage des données détenues par le public comme par le privé, afin d'assurer une interopérabilité qui n'existe aujourd'hui que sur la base du partenariat.

La question de la gratuité ou non de l'accès à ces données a également été abordée. Dans la mesure où les données publiques participent à l'enrichissement d'acteurs privés, le groupe de travail s'est interrogé sur le financement de la donnée : un partage de la donnée ne devrait-il pas également aboutir à un partage des coûts ?

Échelle géographique de réflexion :

La question de l'échelle géographique de mise en œuvre de ces mesures a également été débattue lors de cette séance. Les périmètres des bassins de vie étant en croissance continue, l'échelle régionale paraît être un minimum pour le groupe de travail.

Cependant, à l'instar de ce qui est pratiqué sur les autoroutes (un télébadge acheté chez ATMB permet de payer les autoroutes du sud de la France), le groupe de travail considère plus pertinent de mener la réflexion à l'échelle nationale, ce qui permettrait d'intégrer les déplacements en TGV par exemple et d'avoir un système unique sur toute la France et non des systèmes locaux pouvant être différents d'une région à l'autre.

Risque global :

Le groupe de travail a relevé un risque important d'exclusion d'une partie de la population qui ne maîtrise pas l'usage ou a un accès limité à l'informatique. Cette part de la population est plus importante que ce qu'on peut imaginer. Elle ne se limite pas à une frange de la population (telle que les personnes âgées ou les personnes en situation précaire) mais touche également des actifs (une personne du groupe de travail ayant relaté une expérience vécue). Le groupe de travail s'est donc interrogé sur le risque de fracture potentielle liée au développement numérique mais n'a pas proposé de solution.

Mobilités plus solidaires

Il ressort que 5 axes se sont dégagés de la discussion du groupe de travail sur les mobilités plus solidaires :

1) Un travail à réaliser sur la **communication autour des dispositifs déjà existants**, notamment auprès des publics peu ou pas insérés, alors que l'offre est diffuse et plurielle : en ce qui concerne les réseaux, les services offerts à la population, les offres tarifaires. À ce titre, l'action de la plateforme de mobilité Mobil Emploi est exemplaire sur le département de Haute-Savoie : cette association vient en aide aux personnes peu mobiles, à la recherche d'un emploi, pour faire un diagnostic de mobilité, des formations à la mobilité, voire leur proposer une offre de transports gratuite, pour passer un entretien d'embauche par exemple.

2) La question du **coût de la mobilité, qui peut être un frein à l'emploi** notamment, a été abordée : les aides à la mobilité doivent être développées, que ce soit sous forme de tarification sociale des transports collectifs, l'aide au permis de conduire, le développement du covoiturage qui peut être source d'économies pour le conducteur et les passagers.

La prise en charge des salariés les moins mobiles, au-delà du versement transports et des PDIE/PDIA, pourrait être prise en charge par les entreprises dans une logique plus fine et individuelle, au moment de l'embauche et constituer un vrai élément de la négociation du contrat.

3) Le développement de la mobilité passe selon les participants, par une **logique de bouquet de services** : le tout-réseau de transports collectifs n'est pas possible, de même que le tout-voiture est une impasse. Si le développement du ferroviaire doit être poursuivi en Haute-Savoie (liaison Annemasse- Annecy), ou d'autres modes de TC en site propre intra-urbains, l'enjeu est maintenant le développement des nouvelles technologies et nouvelles pratiques (covoiturage, autopartage) et des intermodalités (voire atelier dédié).

4) Lettre l'accent sur l'**optimisation voire la réduction des mobilités non nécessaires** : le développement du télétravail, de la télémédecine, ou le rapprochement physique des services publics et privés du quotidien (poste, commerces, banques, etc.) au plus près de l'utilisateur, par exemple dans les gares.

5) **Améliorer la fiabilité des réseaux existants et l'accessibilité aux personnes handicapées** : l'accessibilité pour les handicapés des transports collectifs doit être renforcée par l'application du SDA ; il est aussi nécessaire de renforcer la ponctualité des transports qui contribue à leur fiabilisation et à leur adoption par les usagers. En complément, pouvoir mettre les vélos dans les bus et les cars permettrait d'améliorer l'interopérabilité des mobilités douces également.

Mobilités plus intermodales

Le pôle d'échanges idéal, c'est...

- un foncier suffisant pour créer un stationnement sécurisé, la voiture restant incontournable en milieu rural ou périurbain
- une localisation aux limites de pertinence du transport collectif de masse et dans les grands flux routiers.
- une variété d'offres
- un aménagement au cas par cas et répondant aux différents usages potentiels : les besoins des usagers du quotidien (limiter le temps de parcours global, rendre l'attente « utile » grâce à des services cf. ci-dessous) différent de ceux des usagers autres (touristes, loisir, professionnel longue distance). Pour ces derniers, l'essentiel est l'information (offres de transports, temps de parcours) et la performance des correspondances.

Les deux premiers items sont cohérents avec une localisation en périphérie des centres-villes, à proximité d'échangeurs (auto)routiers.

Les conditions de succès de l'intermodalité...

- une politique de stationnement (tarification) intégrée à celle des transports collectifs dans les modèles des P+R (parkings relais) des grandes agglomérations
- un bouquet de services pour les navetteurs du quotidien : conciergerie, consignes colis à destination des particuliers voire des commerçants, services aux scolaires (non développés en séance). Ces services devront être financièrement soutenables
- des transports collectifs remplis pour garantir l'équilibre économique : valable également pour le transport scolaire
- contraindre la voiture de manière systématique dans les centres-villes n'est pas un levier pour les collectivités : elle reste encore aujourd'hui un mode incontournable pour certains publics (personnes âgées) ou certains usages (motifs achat, besoin de rapidité, touristes)

La localisation des pôles d'échanges en bordure des centres-villes et à proximité des nœuds routiers en font des lieux idéaux pour ces consignes, du point de vue des messagers. En outre, la possibilité de mutualiser plusieurs positions permet d'optimiser leurs tournées, et a un impact environnemental « positif ».

Le remplissage des transports collectifs, et plus généralement le recours à d'autres pratiques que l'autosolisme passent par une communication et de la pédagogie. Les scolaires doivent être sensibilisés. En milieu périurbain/rural, nombreux sont ceux qui sont déposés par leurs parents en voiture devant l'établissement scolaire, alors que des services de ramassage existent.

Les salariés pourraient aussi être sensibilisés. Cependant, les entreprises n'ont pas toujours les moyens de mettre en place des plans de mobilité, cela leur demande un effort supplémentaire. Ces plans de mobilité pourraient être rendus obligatoires pour les administrations.

L'amélioration des pratiques actuelles d'intermodalité...

- est contrainte par un réseau existant
- pourrait être forcée par un objectif de rentabilité économique

Une piste (décapante) pour limiter les déplacements domicile-travail serait d'inciter les employeurs à recruter « localement ».

Améliorer les pratiques de livraison du dernier kilomètre...

- développement de consignes évoqué précédemment (à intégrer dans les schémas d'aménagement)
- les collectivités ont peu de marges de manœuvre pour interférer sur les livraisons, mis à part de réglementer l'usage de leurs infrastructures
- l'échec de l'expérimentation d'un centre de distribution urbain (CDU) à Annecy illustre la difficulté, pour les collectivités, d'interférer dans un système économique très contraint, et de vouloir imposer une nouvelle rupture de charge aux transporteurs
- du point de vue des transporteurs, il est utopique de croire que l'ensemble des livraisons peut se faire avec de petits véhicules : il est plus efficient, y compris d'un point de vue environnemental, d'approvisionner certains commerces par de « gros » véhicules. Ces livraisons étant les plus efficaces de nuit, selon des normes « anti-bruit »
- le marché des livraisons aux particuliers explose, en lien avec l'e ou le m-commerce. Le modèle économique des ventes en ligne repose sur un coût bas des livraisons. Aussi, les prix du transport sont tirés vers le bas. Ces livraisons sont réalisées par des VUL anciens, polluants, mobilisant l'espace public. Ce marché pourrait être mieux régulé.

Mobilités plus sûres

I. Des insécurités traditionnelles :

Les incivilités

Constat : les incivilités, que ce soient en véhicule individuel ou en transport collectif croissent ; elles sont un facteur d'insécurité au sein des transports collectifs et augmentent les risques d'accident pour les autres modes de transport (VL, deux-roues, etc.)

Proposition :

- Mieux sensibiliser les populations concernées, les jeunes notamment
- Déployer la vidéo surveillance pour les transports collectifs, cette dernière permettra d'augmenter la sûreté des transports publics et des lieux d'échanges

La maîtrise insuffisante des véhicules traditionnels

Constat : les jeunes conducteurs ont du mal à maîtriser leur véhicule, au moment de l'obtention du permis.

Proposition : faire évoluer la réglementation en instaurant un stage obligatoire pendant une période probatoire après le passage du permis (exemple de la Suisse avec longue période probatoire)

II. Des insécurités nouvelles

Les nouveaux distracteurs

Constat : les distracteurs, notamment téléphone portable, vidéo dans les cabines PL qui impactent la conduite sont de plus en plus nombreux et perturbent la conduite et diminuent la vigilance

Propositions :

- répression plus importante,
- formation et sensibilisation des usagers notamment les plus jeunes, développement de la formation pour la conduite autonome avec des questions pour son appropriation pour les conducteurs « âgés »

Les nouveaux modes de transport

Constat : l'augmentation du nombre de cyclistes et, notamment ceux circulant sur VAE a entraîné une modification des pratiques de ces derniers et une augmentation des conflits d'usage avec d'autres véhicules (passage des VL aux passages piétons ou sur les trottoirs par exemple).

Proposition :

- organiser des stages de formation pour les cyclistes adultes et peut-être mettre en place un « examen VAE » pour les jeunes
- sur le port du casque obligatoire, les avis sont partagés

Constat : l'apparition des véhicules autonomes devrait permettre de diminuer l'impact du comportement individuel sur la sécurité routière. Des questions se posent sur la responsabilité en cas d'accident (responsable de l'infrastructure, du gestionnaire du mode de guidage, du

constructeur, du conducteur). En outre, ce nouveau mode de conduite va nécessiter de revoir complètement le rapport du conducteur à son véhicule : ce sera plus facile pour les jeunes générations que pour les anciennes.

Propositions :

- faire évoluer la réglementation concernant les assurances,
- la question de la formation sera prégnante pour ces nouveaux véhicules

Constat : de nouveaux modes de conduite apparaissent, comme le covoiturage ; ils sont sources de gains en matière de mobilité

Propositions :

- faire évoluer la réglementation en ce qui concerne les conditions de prise en charge (connaissance du permis du conducteur par exemple) et de responsabilité (assurance),
- améliorer le contrôle de la réalité du covoiturage, réserver des voies aux véhicules en covoiturage.

Une cohabitation des modes de transport insuffisamment sécurisée

Constat : compte tenu de l'augmentation des espaces de cohabitation il est de plus en plus important que les usagers vulnérables soient bien identifiés, notamment les plus jeunes.

Proposition :

- améliorer les cheminements dans les endroits où existent des conflits d'usage : parking de covoiturage pour les piétons, cheminements piétons ou cyclistes mieux identifiés,
- port de gilet pour les jeunes piétons obligatoires

Constat : l'évolution des modes de déplacement va conduire à une augmentation des lieux d'échanges entre les différents modes de transports (TC/TC, TC/VL, piétons/TC, etc.)

Proposition : ces lieux, pour éviter d'être perçus comme des lieux de « perte de temps et /ou peu attractifs », doivent offrir aux usagers nombre de services afin justement être attractifs (lieux connectés, prestations de service, etc.)

Constat : le développement de l'utilisation des VL est freiné par une mauvaise organisation de la voirie ; les bandes cyclables en bord de stationnement ou dans les giratoires sont ressenties comme peu sûres, les cheminements cyclables en site propre ont du mal à se déployer compte tenu des normes géométriques existantes.

Proposition :

- revoir les normes pour permettre d'améliorer, développer et rendre plus sûrs les cheminements doux (cyclistes et piétons notamment),
- développer les zones « partagées » dans les centres urbains, développer les zones 30 dans les agglomérations

En résumé :

Des insécurités traditionnelles et d'autres nouvelles liées aux nouveaux modes de vie, modes de transports et à la cohabitation accrue des différents modes de transport.

Leviers d'action =

- **un effort continu d'éducation et de formation**
- **une adaptation de la réglementation et des contrôles de son respect**
- **un effort volontariste d'aménagement des territoires parcourus par ces modes de transport**

Mobilités plus soutenables

Les enjeux du « bon » périmètre :

Constat du passage en 20 ans des territoires de stock (un territoire où enseignement, habitat, travail, loisirs sont « stockés » au même endroit) à des territoires de flux

Enjeu de reprise à la bonne maille, celle du « territoire vécu », du « bassin de vie »

La redéfinition des périmètres, pour recoller à la réalité des territoires vécus est certes possible par la loi mais n'est pas forcément source de coopération immédiate.

Vers des voies de collaboration entre AOM plus adaptées.

En regard de la Région, une gouvernance à la bonne maille, sur un bon périmètre permettra d'être un interlocuteur fédéré.

Le financement :

Le constat de la couverture par l'utilisateur d'à peine 25 % des coûts des transports collectifs.

La difficulté d'être ambitieux pour une collectivité avec le problème du financement des dessertes en zones peu dense.

En regard de la difficulté de mise en place du versement transport ou de mobilisation d'autres fonds (fond transfrontalier), il est proposé de dresser un inventaire des sources de recettes possibles (assiettes élargies, VT socle à taux bas imposé, socle de revenus) et d'ouvrir à l'expérimentation.

Ceci sera à faire en lien avec les initiatives des entreprises au titre de la RSE (PDIE, etc.).

La gouvernance :

Sans contester la légitimité des AOM en place :

- Demande du monde associatif d'être associé à la gouvernance de la mobilité,
- Demande des entreprises d'être associées à la gouvernance de la mobilité au titre de leur RSE

La manière de penser la ville :

Des transports publics équilibrés financièrement ont besoin « de volume » et sont efficaces avec une structuration autour des axes lourds, pérennes de la ville.

Le lien urbanisme transport est essentiel sur ce point.

Optimiser l'efficience, la productivité du service de mobilité :

Diminuer le coût de production du service rendu est aussi un enjeu avant de parler financement supplémentaire :

- Fin de la vente à bord

- Garantir la fluidité
- Mise en place arrêt pleine voie
- Pleine utilisation du numérique

Le numérique pour mieux se connaître, identifier les trajets :

Exemple des initiatives locales pour mettre les personnes en réseau grâce au numérique et ainsi co voiturier

Aller sur une aide ou appui à ces idées.

En résumé, 3 idées fortes :

S'agissant de la gouvernance de la mobilité, en regard de la réponse aux besoins des usagers qui s'expriment sur un périmètre de plus en plus large, il est appelé à la coopération des diverses structures. Les entreprises et les associations qui œuvrent pour la qualité de l'air souhaitent être incluses dans la gouvernance des AOM.

S'agissant du financement, en regard de la difficulté de mise en place du versement transport ou de mobilisation d'autres fonds (fond transfrontalier franco-suisse), et en lien avec des initiatives des entreprises au titre de la RSE (PDIE...), il est proposé de dresser un inventaire des sources de recettes possibles et d'ouvrir à l'expérimentation.

Diminuer le coût de production du service rendu est aussi un enjeu avant de parler financement supplémentaire (fin de la vente à bord, pleine utilisation du numérique, arrêt pleine voie, etc.).