

LES ETUDES DU
CIRIEC
France

**Collection
Economie collective & territoires**

**Thème 8 – Des mobilités
responsables et solidaires**



Editions du CIRIEC-France

Études du CIRIEC-France

Collection économie collective et territoires

Thème 8 – Des mobilités responsables et solidaires

Janvier 2026

ECONOMIE COLLECTIVE ET TERRITOIRES

Préambule

Le monde traverse une période de profonde et rapide transformation qui s'avère encore plus aiguë sous l'effet des diverses transitions (économique, sociale, écologique). A l'horizon se profilent de nouveaux ordres mondiaux avec des approches et des conséquences bien différentes en réponse aux principaux problèmes du 21^{ème} siècle que sont la pauvreté, la détérioration de l'environnement, la transformation du travail et l'affaiblissement de la démocratie politique et économique. Face à ces enjeux, les modèles économiques tournés vers l'intérêt général et la satisfaction des besoins réels des individus, qu'ils relèvent de la sphère publique ou de l'économie sociale et solidaire, doivent servir de piliers à un nouveau développement socialement responsable et durable, et apporter des réponses satisfaisantes aux besoins essentiels des populations. S'inscrivant dans cette démarche, et conformément à sa vocation d'origine, le CIRIEC-France entend apporter sa contribution scientifique et pratique à la recherche des modèles économiques qui servent l'intérêt collectif, raison pour laquelle il s'est engagé dans une vaste étude sur le thème « économie collective et territoires ». Cette étude fera *in fine* l'objet d'un ouvrage élaboré à partir des constats de terrain effectués par des responsables d'organisations, des experts et des universitaires. Elle s'appuie sur des concepts prédéfinis :

Économie collective : l'ensemble des pratiques de production et de services ayant pour raison d'être la satisfaction des besoins fondamentaux (ou essentiels) des personnes. Sont englobées dans cette définition les activités fondées sur des missions de service public, les activités relevant de l'ESS, les activités menées dans le cadre des « communs » ou « biens communs ».

Territoires : la zone géographique de populations où se rencontrent des besoins sociaux et des moyens d'y répondre. Cette zone ne correspond pas nécessairement à une circonscription administrative. Elle est variable selon les secteurs : santé, éducation, mobilité... Ce peut être un quartier, une banlieue, un pays, un bassin de vie ou d'emploi dans lequel les parties prenantes dépendent d'un même ensemble de fonctions économiques ou de services. C'est le lieu de déploiement des stratégies, en liaison avec toutes les parties prenantes de pouvoir et d'échange qui contribuent à sa mise en œuvre.

L'étude est organisée en **thèmes sectoriels** : mobilité, santé, éducation, logement, eau et énergie, **care**, finances, travail - emploi et développement économique, ...et en thèmes transversaux : développement durable, bénévolat et volontariat, impact des entreprises publiques nationales et internationales, lien social et technologies. Mais pour chaque thème ont été mesurés les besoins exprimés et les réponses à apporter en les mettant en relation les uns avec les autres, dans une approche globale correspondant à la vie dans les territoires. La prise en compte des interactions entre ces thèmes peut être source de développement plus harmonieux et de réponses mieux construites.

Le présent dossier est consacré au thème des mobilités.

Alain ARNAUD

Président

Jean-Louis CABRESPINES

Délégué Général

SOMMAIRE

<i>Introduction</i>	1
Pierre BAUBY	1
<i>Le fer avec les territoires - Réflexions personnelles sur le rôle du train au service des territoires et de la qualité de vie</i>	5
Jean-Pierre FARANDOU.....	5
<i>Les autorités organisatrices des mobilités (AOM) en tensions - L'exemple de la « Vallée de l'Homme »</i>	21
Pierre BAUBY	21
<i>Mobilités dans les transports collectifs urbains : gratuité ou transferts</i>	29
Alain DE TOLEDO.....	29
<i>Le covoitfrage : de l'économie collaborative au service public partagé</i>	35
Thomas MATAGNE & Benoît THIRION.....	35
<i>Les paradoxes écologiques des mobilités post-Covid</i>	45
Thomas ÉVARISTE, Jean-Baptiste FRETIGNY, Maxime HURE et Thomas PFIRSCH	45

Introduction

Pierre BAUBY¹

La recherche **Économie collective et territoires** se devait de prendre en compte les enjeux de déplacements et de transports, d'autant qu'ils sont au cœur de la construction de la notion de services publics.

On pourrait y consacrer plusieurs cahiers tant les besoins individuels et collectifs sont nombreux et diversifiés, tant les modes de satisfaction de ces besoins sont pluriels et souvent alternatifs. Nous avons fait le choix de donner des coups de projecteur sur deux dimensions essentielles : les responsabilités sociales et sociétales, les solidarités collectives territoriales et environnementales.

Les enjeux relèvent tout d'abord des droits fondamentaux individuels et collectifs, qui se traduisent par les quatre libertés fondamentales de circulation, des personnes, des marchandises, des services et des capitaux, inscrites dès le traité de Rome de 1957 comme finalités de la construction européenne.

Mais ces libertés ne sont pas des absous et n'existent pas pour elles-mêmes. Elles sont en tensions ou en contradictions avec d'autres droits ou principes fondamentaux (égalité, abordabilité, durabilité, soutenabilité, sobriété...) et quant à leurs impacts (économiques, technologiques, écologiques, énergétiques, spatiaux, sociaux et sociétaux).

Cela implique de chercher à conjuguer ces libertés aux autres dimensions, et donc l'expression démocratique préalable des besoins, des attentes de toutes les parties prenantes.

1. Des transports aux mobilités

L'histoire des transports étudie comment les personnes et les marchandises se sont déplacées d'un lieu à l'autre au cours de l'histoire humaine. Les grandes étapes en sont les premiers transports humains (la marche et la domestication des animaux comme les chevaux, les ânes ou les chameaux) ;

¹ Docteur de l'IEP de Paris, chercheur, membre du Conseil d'orientation du CIRIEC-France et du Conseil scientifique économie publique du CIRIEC-International ; auteur de plusieurs ouvrages sur l'Etat, l'action publique, les services publics en France et en Europe www.actionpublique.eu

l'invention de la roue vers 3500 avant notre ère, qui a révolutionné le transport des chariots et des charrettes ; la machine à vapeur et l'industrialisation ; l'électrification ; les transports aériens puis spatiaux...

Tous les États ayant comme fonction première d'assurer la sécurité intérieure et extérieure de leurs territoires et populations, ont toujours conduit des politiques de transport, avec la triple finalité de pilotage, de contrôle et d'expansion. C'est ainsi que l'Empire romain avait créé et entretenu 300 000 kms de routes et de chemins. La plupart des États modernes ont des ministères en charge des transports, veillant à l'organisation des déplacements. Au point que l'on pourrait ranger les transports parmi les fonctions « régaliennes » ! Il suffit de regarder les cartes des réseaux de routes, d'autoroutes, de chemins de fer, de TGV ou d'énergie en France pour appréhender leur caractère stratégique, tant dans la construction du pays – l'État y a créé la nation – que dans son fonctionnement, sa sécurité extérieure et intérieure ou son contrôle. La responsabilité des transports a presque toujours relevé de démarches « top-down » et de réelles centralisations.

Depuis une quinzaine d'années on a vu apparaître le nouveau concept de « mobilités » relevant d'un double sens : la capacité à se mouvoir ou à être mû ; la facilité ou faculté à changer, à se modifier. La « mobilité » renvoie au changement, qu'il soit social, spatial, résidentiel, géographique, professionnel, etc. et repose généralement sur des libertés et initiatives individuelles ou décentralisées. La mobilité se distingue du transport qui se rapporte au développement et à l'organisation des systèmes techniques (infrastructures, réseaux, matériel, etc.). Elle complète le « Top-down » par du « Bottom-up ».

2. Des opportunités

Les mobilités sont donc en transitions. C'est une opportunité pour répondre à la diversité des besoins des citoyens et des collectivités. Certaines apparaissent contraintes ou imposées, en particulier dans des territoires peu denses ou isolés, peu dotés en équipements collectifs, obligeant souvent au recours aux moyens individuels. Mais la problématique des mobilités peut aussi générer des opportunités pour réexaminer les situations héritées de l'histoire ou de démarches descendantes.

Les nécessaires arbitrages sont à redéfinir à l'aune notamment des enjeux des transitions écologique et énergétique et des objectifs du développement durable (mobilités douces ou dé-mobilités, décarbonations, redéploiements

des moyens collectifs ou à la demande, limitations de l'utilisation des transports aériens ou des jets privés, ...).

Une réflexion collective avec toutes les parties prenantes et une gouvernance démocratique reposant sur une participation citoyenne devraient permettre de placer les technologies et les innovations à leur juste place au service des citoyens et des collectivités. L'expérience usagers constitue un enjeu essentiel pour favoriser l'acceptation des nouvelles solutions de mobilités (minimiser les externalités négatives et maximiser les externalités positives). L'heure est à innover, expérimenter, co-construire des réponses aux besoins.

3. Un Cahier pour des mobilités innovantes

C'est dans cet esprit que ce Cahier propose pour les réflexions collectives, des pistes de réflexion et d'action :

- Les communautés territoriales de communes peuvent dorénavant exercer la compétence « mobilité » en constituant des AOM (Autorités d'organisation des mobilités) leur permettant de développer des démarches participatives et des initiatives répondant finement à leurs situations, en relation avec les Régions². La mise en œuvre de cette compétence dans la « Vallée de l'Homme » (Périgord) montre à la fois les opportunités de ces initiatives et les tensions qu'elles ont à assumer.
- La SNCF, héritage d'un réseau de chemin de fer universel de service public, couvrant l'ensemble des territoires et avec une tarification identique au kilomètre, réexamine ses rapports aux territoires et ses activités. Nous publions les réflexions personnelles sur le rôle du train au service des territoires et de la qualité de vie rédigées en février 2025 par Jean-Pierre Farandou, alors président du groupe SNCF, pour la Fondation Jean-Jaurès.
- Certaines villes ou métropoles ont engagé des démarches de gratuité pour les usagers des transports locaux, recomposant la couverture des coûts par des transferts et amenant des effets différents en matière de transfert modal. Alain de Toledo éclaire les enjeux de l'économie des transports collectifs urbains.

² L'Inspection générale des finances a publié en septembre 2025 un rapport sur le financement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que les régions et les établissements publics de coopération intercommunale exercent sur leur ressort territorial <https://www.igf.finances.gouv.fr/igf/accueil/nos-activites-1/rapports-de-mission/le-financement-des-autorites-org.html>

- La revue *Metropolitiques* a élaboré un dossier sur « *Les mobilités post-covid : un monde d'après plus écologique ?* » de Thomas Évariste, Jean-Baptiste Frétigny, Maxime Huré et Thomas Pfirsch, dont nous publions avec leur accord l'article conclusif, *Les paradoxes écologiques des mobilités post-Covid*.
- Les initiatives décentralisées de co-voiturage apparaissent comme des solutions pertinentes aux enjeux de mobilité. Thomas Matagne et Benoît Thirion montrent qu'outre de relever d'un modèle d'économie collaborative, elles peuvent être porteuses d'une nouvelle approche partagée du service public, associant les autorités publiques et le citoyens.

Le fer avec les territoires - Réflexions personnelles sur le rôle du train au service des territoires et de la qualité de vie³

Jean-Pierre FARANDOU⁴

Avant-propos

En février 2022, sous l'égide de la Fondation Jean-Jaurès, j'ai publié une contribution intitulée *Le fer contre le carbone*⁵ consacrée au rôle du ferroviaire et du groupe SNCF dans la transition écologique. Par ce texte volontairement militant, je souhaitais défendre l'utilité du ferroviaire dans notre pays et montrer qu'il constitue une réponse efficace et immédiatement disponible face aux enjeux climatiques. Dans le contexte d'alors, elle a contribué à une prise de conscience partagée et transpartisane sur l'intérêt du ferroviaire pour décarboner les transports, en phase avec l'appétence des Français qui sont de plus en plus nombreux à choisir le train.

Ma conviction n'a pas changé, elle s'est même renforcée, et c'est le sens de cette nouvelle contribution dédiée cette fois à l'aménagement du territoire. Derrière cette mission historique de la SNCF, l'enjeu est simple : désenclaver et connecter des territoires pour favoriser la mobilité des personnes et le transport des biens.

Une mission historique qui résonne avec les enjeux de notre époque. Car l'heure est à la concorde et aux convergences, loin des clivages et des antagonismes qui nous mèneraient dans une impasse. Plus que jamais, il est nécessaire de retisser des liens dans et entre les territoires pour donner tout son sens à la devise républicaine « Liberté, Égalité, Fraternité ».

Formidable intégrateur territorial, le train a un impact positif aussi bien sur le plan social qu'au niveau économique. C'est le propos que j'ai souhaité développer ici. Il est question de réconciliation dans les territoires, et entre les territoires, pour que les citoyens et les entreprises se relient, se rencontrent, tout en protégeant la planète. Partout où il est présent, le groupe SNCF porte un projet de solidarité et de contribution à la transition écologique au service des Français. Il a un rôle à jouer pour accompagner les territoires

³ Cette contribution a fait l'objet d'une première parution à La Fondation Jean Jaurès, 5 février 2025

⁴ Président du groupe SNCF

⁵ Jean-Pierre Farandou, *Le fer contre le carbone. Doubler la place du train pour une vraie transition climatique*, Fondation Jean-Jaurès, 10 février 2022.

dans leur volonté d'améliorer la qualité de vie, faciliter le quotidien et renforcer l'attractivité locale.

J'ai voulu écrire ces quelques pages pour partager des convictions fondées sur quarante-quatre années d'expérience au sein du groupe public SNCF, une entreprise entièrement tournée vers les territoires, décentralisée, non délocalisable, en contact permanent avec les élus, et pour engager le débat sur une politique territoriale ambitieuse s'appuyant sur la mobilité durable.

1. Introduction

« Territoires » : de quoi parle-t-on ?

Pourquoi les « territoires » ?

Depuis une dizaine d'années, on ne cesse de parler de « territoires » dans le débat public. Ce terme a progressivement remplacé les « provinces », les « régions », et autres « périurbain » dans le vocabulaire politique. Le mot est presque devenu une figure imposée afin de se prémunir d'un procès en déconnexion au moment où les fractures territoriales entraînent des conséquences à la fois économiques et électorales. Rappelons-nous la place des territoires dans le débat public lors de la crise des « gilets jaunes » en 2018. On parlait alors de France périphérique, de ruralité, de déclassement, de perte des services publics, de mobilité « non choisie ». Lors de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 en 2020, on parlait d'accès aux soins et de déserts médicaux, mais aussi d'exode urbain et de vie rêvée en dehors des villes.

L'idée même de « territoires » soulève un imaginaire riche : on entend « territoire » et on pense ruralité, isolement, déclassement, désert médical et culturel, voiture, chômage. On pense qualité de vie, air pur, tranquillité, sécurité. Dans le langage commun, le territoire renvoie de plus en plus à ce qui se situe en dehors de Paris et des grandes métropoles.

Comment définir les « territoires » ?

Le territoire, pour moi, est une notion centrale en géographie et bien des définitions existent, elles sont toutes pertinentes, plus ou moins conceptuelles, plus ou moins ouvertes. Si je me plie à mon tour à l'exercice de définition, le premier réflexe est de revenir à ce que nous sommes à la SNCF, « Société nationale des chemins de fer français ». Deux mots ici, « nationale » et « français », sont les témoins de notre ancrage. Cette idée

d'enracinement, de terre et d'appartenance me semble centrale, la mobilité transformant l'espace en zone à parcourir.

Un territoire, c'est donc d'abord un espace et une géographie : des fleuves, des montagnes, des plaines, des villes grandes, moyennes, petites, des villages, des hameaux, des campagnes, des champs, des forêts, des littoraux. Le territoire, c'est un climat, une météo, des précipitations, de la sécheresse, du gel, du ciel bleu ou gris. Un territoire, ce sont des modes de vie et une culture. Fondée sur l'histoire, cette dernière combine des musiques, des chants, une langue, un accent, un patrimoine, un sens de l'humour, des contes et légendes, des costumes et des vêtements, une gastronomie qui puise sa source dans une agriculture locale.

Ce sont aussi des équipements structurants et des services publics : des hôpitaux, des maternités, des universités, des écoles, des musées, des opéras et des théâtres, des stades, des crèches et des Ehpad. On connaît et on mesure chaque jour l'impact social et économique de la disparition ou du regroupement de ces services. C'est une économie et ce sont des infrastructures : des entreprises, des ports, des aéroports, des routes et des autoroutes, des voies de chemin de fer et des gares, des canaux, des entrepôts, des zones industrielles et logistiques, du tourisme, des services.

Ce sont surtout les individus qui y vivent, qui fondent leurs familles, qui vieillissent, qui connaissent des joies et des peines. Et de cette alchimie complexe naît une appartenance, et donc une communauté de destins entre ceux qui appartiennent à un même territoire. Dans le langage commun, territoire renvoie à un espace de proximité. Le bassin de vie est la maille dans laquelle se déroule l'essentiel de la vie : on y habite, on y travaille, on y prend des loisirs, on y vieillit. Le fait régional s'est aussi progressivement imposé sur une base culturelle et historique : on naît ou on devient aquitain, corse, occitan, breton, alsacien, bourguignon, ch'ti, etc.

Mais pour moi, le concept de territoire, au sens d'une communauté culturelle combinée à un espace géographique partagé et spécifique, peut aussi s'appliquer à la France, le territoire national, et à l'Europe, l'espace européen. Il y a autant de territoires que d'échelles géographiques.

Le territoire, c'est donc ce qui m'ancre dans le sol, m'enracine, me donne une identité qui me rend fier et une perspective qui me dépasse. Ce sont une cause et une promesse qui viennent m'attraper dans ce que j'ai de plus profond. Il y a de l'émotion et de l'irrationnel conjugués à de la raison et à de l'intérêt bien compris.

Et la mobilité dans tout cela ?

Un territoire n'est pas un espace statique, ni des blocs de granit alignés par les siècles. Ça bouge, ça part, ça revient, ça échange, ça emporte, ça rapporte. Le territoire vit. Un territoire se régénère par les déplacements des personnes et des marchandises. La mobilité « coud le tissu » du territoire pour le rendre plus solide et résistant. Et la mobilité coud le territoire avec les autres territoires pour faire un camaïeu qui, ensemble, forment un autre territoire, plus grand, avec des perspectives plus larges.

La France connaît ainsi plusieurs grands enjeux en matière de mobilité dans les territoires. Le premier est un enjeu d'intégration, à l'intérieur même d'un territoire. L'objectif est de se relier à la centralité. Tout territoire a un « chef-lieu » qui concentre l'activité et les services : le chef-lieu du canton, la préfecture, la capitale régionale, Paris. Le deuxième est un enjeu de connexion pour se relier aux autres territoires, la région d'à côté, le pays d'à côté. Le troisième est un enjeu d'attractivité. La mobilité est la condition nécessaire de la vie sociale, du dynamisme de l'emploi, de l'accès à l'éducation et à la culture, du tourisme national et international pour que les travailleurs ou les visiteurs puissent venir d'autres régions françaises ou de l'étranger.

Pour les marchandises, il faut relier les entreprises à un port maritime ou fluvial, à un grand centre logistique, à un aéroport, c'est le débouché vital pour les flux entrants et sortants. La mobilité est un facilitateur indispensable qui se couple avec la logistique. Car la mobilité, ce n'est pas seulement partir ou exporter, c'est aussi recevoir ou importer.

La mobilité est donc l'antidote à l'enclavement, à l'isolement, à la relégation, à l'oubli, à l'assignation à résidence. Elle constitue un thème majeur de l'aménagement du territoire : il s'agit de rendre le mouvement des hommes et des biens, facile et fluide.

2. Partie 1

La carte, le train et le territoire

L'impact du train sur le territoire

Le train façonne le territoire. Il est d'abord un réseau physique, plaqué, vissé et « tirefonné⁶ » sur le territoire. Il en prend un bout tout en longueur même

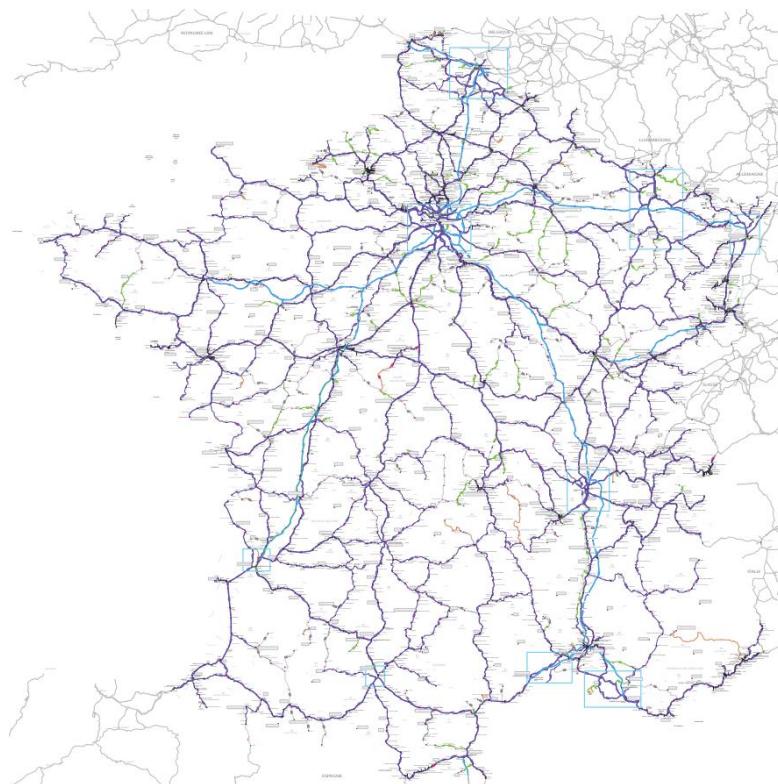
⁶ Sur une voie ferrée, les rails étaient historiquement fixés aux traverses par de grosses vis – des tirefonds. On dit alors que la voie est « tirefonnée » pour dire qu'elle est ancrée au sol.

s'il passe dans des tunnels et sur des ponts. Il coupe donc le territoire de part et d'autre de la voie. En ville, il y a le quartier devant la gare et le quartier derrière la gare, généralement moins attrayant.

La mairie, l'école et la gare assurent les trois fonctions républicaines : la maison des citoyens et de l'engagement civique, le lieu des savoirs et de l'émancipation, et la troisième, celle de la mobilité, de la liberté de se déplacer et la porte d'entrée et de sortie du territoire.

Le TGV a changé les territoires. Il a mis Bordeaux (600 kilomètres) à deux heures de Paris, aussi près que Caen (250 kilomètres), Marseille à trois heures trente de Paris (800 kilomètres), aussi près que Limoges ou que Clermont-Ferrand (450 kilomètres). Il a mis Lille et Tours à une heure de Paris (200 kilomètres) comme Orléans et Amiens (140 kilomètres), facilitant les trajets quotidiens des « navetteurs » qui travaillent à Paris tout en habitant dans la capitale des Flandres ou dans la douceur tourangelle.

Je suis toujours frappé de voir à quel point le réseau ferré dessine la France, ses limites se confondent avec les frontières. On le voit ci-dessous, même sans fond de carte, on reconnaît notre pays.



Carte des lignes exploitées en 2025 en France

Quelques dates repères sur l'offre ferroviaire

Lancement du TGV : 1981

Création des TER : 2002

Ouverture à la concurrence sur le marché du transport de marchandises : 2006

Création des Ouigo : 2013

Ouverture à la concurrence sur le marché du transport de voyageurs : 2020

Relance des trains de nuit : 2021

Quelques chiffres sur le train en France

Environ 28 000 kilomètres de lignes, dont 2 700 kilomètres de lignes à grande vitesse

3 000 gares et points d'arrêt

15 000 trains chaque jour

5 millions de voyageurs transportés chaque jour

250 000 tonnes de marchandises transportées chaque jour

Le train remplit très bien en France de nombreuses missions utiles aux territoires, qu'il s'agisse de relier Paris en TGV direct ou en correspondance avec des trains régionaux, d'entrer au cœur des grandes métropoles, aujourd'hui avec les TER et les RER, demain avec les services express régionaux métropolitains (SERM), d'assurer le déplacement de centaines de milliers de familles à chaque période de vacances scolaires, de desservir les vallées alpines en TGV ou le Briançonnais et les Pyrénées en train de nuit, de nous relier par la grande vitesse à Londres, Bruxelles, Cologne, Barcelone, ou encore à Berlin en train de nuit... Il est utile pour transporter massivement des marchandises, des containers, des camions sur de très longues distances grâce aux trains de fret.

Si on l'y aide, le train pourrait progresser dans certaines missions qu'il lui est plus difficile de remplir seul, comme assurer les relations province-province ou les dessertes des villes moyennes en trains classiques, ou encore transporter des marchandises de faible volume sur des distances courtes.

TGV, TER, RER, Intercités, trains de nuit... : qui décide quoi ?

S'il paraît parfois complexe, le système ferroviaire fonctionne en réalité selon deux types d'organisation : le service librement organisé pour la longue distance (SLO) et le service conventionné en délégation de service public (DSP) principalement pour les trains régionaux et locaux. Ces deux systèmes sont désormais pleinement ouverts à la concurrence.

Le SLO concerne les trains qui parcourent de longues distances, souvent entre les grandes villes et les régions de France et vers des destinations internationales. Les TGV (Inoui ou Ouigo) ou équivalents sont les principaux types de trains utilisés pour le SLO. Les services SLO sont exclusivement financés par les recettes commerciales, c'est-à-dire les ventes de billets. Ils ne reçoivent pas de subventions publiques pour leur exploitation. Les tarifs des billets pour les SLO varient en fonction de la demande observée sur le train.

La DSP concerne les trains régionaux et locaux qui desservent les trajets de courtes et moyennes distances au sein des régions ainsi que, sous l'autorité de l'État, les trains Intercités, de jour ou de nuit, desservant sur de longues distances des villes structurantes dans une logique d'équilibre des territoires. Ce sont les conseils régionaux et Île-de-France Mobilités en Île-de-France qui organisent et financent ces trains. Les trains express régionaux (TER) sont les principaux types de trains utilisés pour le service conventionné auxquels s'ajoutent les RER et les Transiliens en Île-de-France. L'État organise et finance de son côté les Intercités et les trains de nuit. Les tarifs des billets pour les services conventionnés sont fixés par les autorités régionales et peuvent inclure des réductions pour certaines catégories de voyageurs (étudiants, seniors, etc.). Les conseils régionaux, Île-de-France Mobilités et l'État peuvent mettre en concurrence des lignes ou des lots de lignes, puis retenir l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Dans ce paysage, SNCF Voyageurs, la filiale du groupe SNCF chargée d'exploiter les services de transport de voyageurs, tient son rôle d'entreprise ferroviaire. Elle développe son offre TGV en faisant face à de nouveaux concurrents, tels que Trenitalia ou Renfe, et elle répond aux appels d'offres de l'État et des Régions qui ont désormais le choix de leur opérateur. Les territoires sont au cœur du système, notre utilité aux territoires étant l'essence de notre utilité publique.

3. Partie 2

Maillage et desserte des territoires : les défis à relever

Le groupe SNCF a connu ces dernières années des changements majeurs, parmi lesquels l'ouverture à la concurrence, la fin du recrutement au « statut » ou encore la création d'un groupe organisé autour de plusieurs sociétés anonymes (SA) lui permettant de faire face aux transformations profondes que connaît le secteur ferroviaire. Et comme dans tout secteur qui se transforme, de nouveaux défis se posent non seulement à l'entreprise, mais aussi aux pouvoirs publics. Ils concernent aujourd'hui notre capacité collective à desservir efficacement les territoires et à développer la mobilité durable.

Premier défi : la paupérisation du réseau classique qui, en réalité, est le réseau des territoires

En France, il y a quatre grandes familles de réseau ferré : les lignes à grande vitesse (LGV), les lignes de la banlieue parisienne, le réseau ferré classique national et les lignes de desserte fine du territoire. En termes de maintenance et de performance, si les LGV à travers les enjeux économiques des dessertes TGV et les lignes de banlieue parisienne à travers l'importance des flux qu'elles transportent seront globalement maintenues en bon état, le risque est grand que le réseau classique national devienne le parent pauvre du système. Or, il s'agit du réseau des territoires : 80 % des TER y circulent. Ce réseau voit par exemple circuler des trains entre Bayonne et Pau dans les Pyrénées-Atlantiques et des trains de fret sur la rive droite du Rhône entre Lyon et Marseille. Des efforts ont été faits grâce à la réforme de 2018 pour augmenter les sommes consacrées à la régénération de ce réseau. Pour autant, il manque encore, à partir de 2028, 1,5 milliard d'euros par an pour le maintenir en bon état et le moderniser. Les lignes de desserte fine soutenues par les contrats de plan État-Régions (CPER) devront également

faire l'objet d'une vigilance particulière dans la mesure où un tiers d'entre elles sont actuellement en mauvais état général.

Deuxième défi : la préservation du rôle structurant des TER

La « régionalisation » des TER a contribué à développer les trains régionaux dans notre pays. Avec l'ouverture à la concurrence, les Régions ont désormais la responsabilité de missions qui étaient jusqu'à présent réalisées par SNCF Voyageurs (distribution des billets, maîtrise d'ouvrage et maintenance des matériels roulants...). En outre, les Régions commencent à coordonner et intégrer plusieurs opérateurs qui peuvent se voir attribuer des lots de lignes TER ou Transilien mises en concurrence. Ce phénomène de fond, si l'on n'y prend pas garde, peut fractionner l'offre voyageurs et pénaliser les trajets en correspondance TGV+TER. Or, ce principe de correspondance est essentiel au développement de l'usage du train. Les TGV desservent environ 200 gares par des relations directes. Les autres 2 800 gares sont desservies par des correspondances réalisées par des TER. Il faut donc veiller au maintien de correspondances horaires pertinentes, à la possibilité de planifier un trajet de bout en bout, d'acheter le billet correspondant, de l'échanger ou d'obtenir un remboursement. Il faut veiller à ce que s'informer sur un voyage reste simple et possible. Préparer ces évolutions, en étroite collaboration avec les régions, est aujourd'hui indispensable pour la qualité de service de demain.

Troisième défi : “the trucks take it all”

Le mode poids lourd routier est largement dominant en France. Il pèse pour 85 % des transports de marchandises quand le ferroviaire en assure 10 %. Si aucune mesure de rééquilibrage modal n'est prise, les poids lourds prendront tout ou presque tout, comme en Italie ou en Espagne. Ils prendront davantage de capacité sur les routes nationales qui traversent nos villages, sur les parkings et sur les autoroutes où ils occupent déjà une voie entière, en file ininterrompue, au détriment des voitures individuelles. D'autant plus qu'il sera difficile de construire de nouvelles infrastructures routières. Si l'on veut collectivement inverser cette tendance, on sait ce qu'il faut faire, à l'instar des pays européens où la part de marché du train oscille entre 20 et 35 % : attribuer aux opérateurs ferroviaires des aides à l'exploitation validées par l'Union européenne, investir dans des infrastructures de capacité pour les trains de fret, faire contribuer davantage les poids lourds aux coûts externes et à l'usure des routes. Un poids lourd cause jusqu'à 10 000 fois plus de dommages aux routes qu'une voiture et, pourtant, l'usage des routes nationales qui traversent les territoires est gratuit pour les poids lourds. À titre

d'exemple, sur l'autoroute Paris-Bordeaux, un camion paie son péage seulement trois fois plus cher qu'une voiture. Il y a donc un rééquilibrage à opérer.

Quatrième défi : la fin de la péréquation TGV

Rappelons tout d'abord que le TGV n'est pas un service public. SNCF Voyageurs ne touche pas de subventions pour desservir les lignes qui ne dégagent pas assez de marge pour financer le renouvellement des rames TGV lorsqu'elles arriveront en fin de vie. Avant l'ouverture à la concurrence des lignes TGV, existait de fait une péréquation entre les lignes TGV rentables et les lignes non rentables. Le problème, prévisible, est que les concurrents de la SNCF viennent exploiter les lignes rentables, laissant à la seule SNCF Voyageurs les lignes non rentables. L'État et le législateur devront s'emparer de ce sujet avant qu'il ne prenne trop d'importance car SNCF Voyageurs ne pourra pas durablement porter seule ces missions essentielles d'aménagement du territoire.

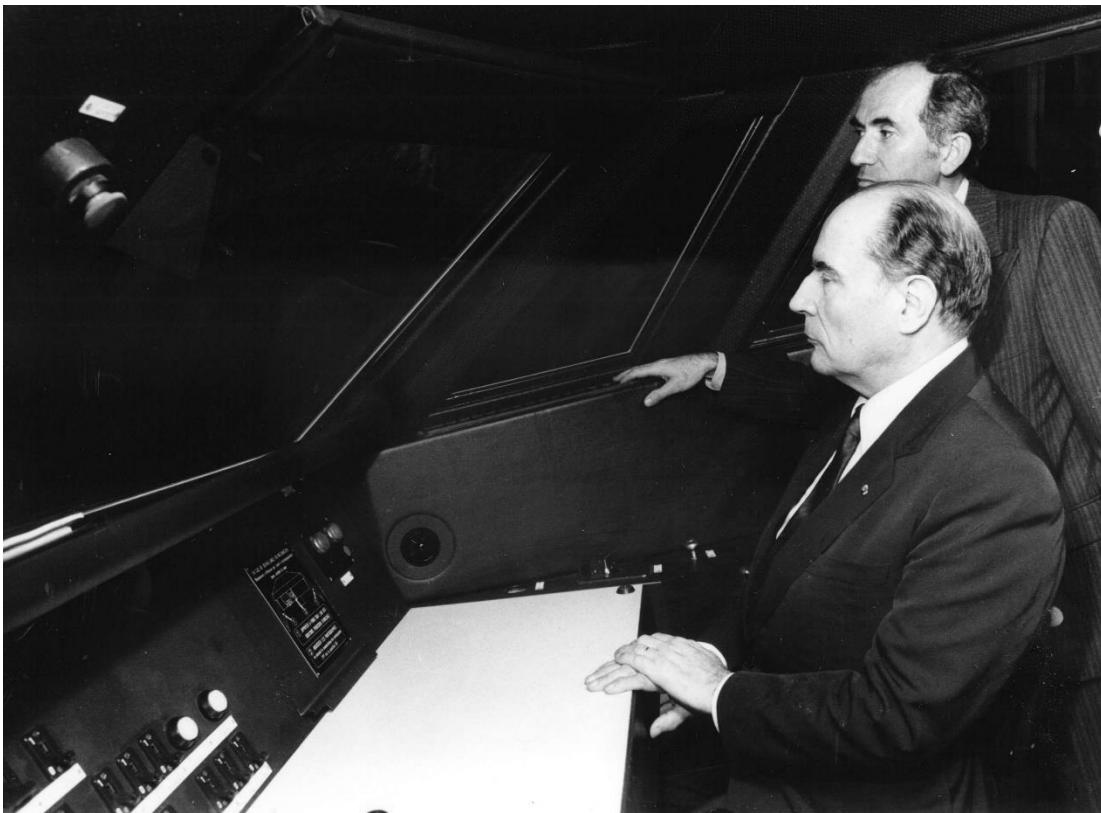
Tous ces défis sont sur la table. Ils font l'objet d'échanges nourris avec les pouvoirs publics. Au gré de mes déplacements, je vois combien les élus mesurent tous ces enjeux, et nous partageons l'urgence du diagnostic. Les investissements réalisés aujourd'hui préparent la mobilité de demain, et donc la qualité de vie de demain. Faute de financements, une chose est sûre : le réseau ferroviaire, qui est une carte majeure de notre souveraineté et de notre attractivité, sera fragilisé. L'urgence est plus que jamais là, et ce d'autant plus que d'autres grands projets sont devant nous pour décarboner la mobilité dans et pour les territoires.

4. Partie 3

Les projets ferroviaires d'aujourd'hui fabriquent les territoires de demain

Décarbonation de la mobilité du quotidien

22 septembre 1981 : le premier TGV s'élance sur la toute première ligne à grande vitesse en France, construite entre Paris et Lyon. C'est une révolution qui fait dire au président de la République de l'époque, François Mitterrand, qu'il s'agit d'un « signe pour le monde entier que la France entend demeurer une grande nation innovatrice ». En quarante ans, le succès du TGV ne s'est pas démenti. Le TGV est une fierté française qui a façonné le territoire tel qu'on le connaît aujourd'hui. Pour autant, l'histoire ne s'arrête pas là.



François Mitterrand et Charles Fiterman (ministre chargé des Transports),
Service photographique de l'Élysée / Institut François Mitterrand

Demain, les SERM seront une révolution de la mobilité du quotidien. Dans les métropoles françaises, cette nouvelle offre ferroviaire plus fréquente et plus cadencée, inspirée des RER en Île-de-France, va apporter une véritable alternative à la voiture particulière pour entrer dans les centres-villes. Ils sont bons pour la planète et redonneront aux Français du temps et du pouvoir d'achat. Ils sont par ailleurs l'illustration d'une approche collective de l'aménagement du territoire où acteurs de la mobilité, État, régions, départements et métropoles avancent dans le même sens.

De la même manière, les Intercités sont à l'aube d'un profond renouveau. On entrevoit peu à peu le bout du tunnel sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur Paris-Clermont-Ferrand. Ces territoires n'ont pas bénéficié du TGV et ont vu se dégrader l'offre de service, faute d'investissements dans les infrastructures et dans les matériels roulants. Les décisions sont prises : les travaux d'infrastructures sont largement engagés et les commandes de nouveaux trains réalisées. D'ici à deux ans, nous en verrons les effets. Au-delà de ces deux lignes majeures, d'autres lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) gérées par l'État vont connaître des améliorations notamment

du matériel roulant qui y est affecté. C'est aussi dans cette catégorie que se rangent les trains de nuit vers les Alpes, les Pyrénées ou la Côte d'Azur.

Diversité des territoires veut dire, pour nous, diversité des solutions, mais égalité dans la considération des besoins. Nous innovons donc au-delà des métropoles en inventant des solutions de mobilité pour les territoires moins denses. Plusieurs projets très prometteurs sont ainsi en cours de développement pour déployer des trains légers et innovants sur les lignes de desserte fine, les Draisys et Telli, mais aussi des navettes capables de circuler à la fois sur les rails et sur les routes, les Flexys.



Train innovant
Telli pour redynamiser
les lignes de desserte
fine connectées au
réseau principal
(2029)



Train léger
Draisys pour relancer
les lignes rurales qui
seront ponctuellement
empruntées par des
trains de fret (2028)



Navette rail-route
Flexy pour donner une
seconde vie aux plus
petites lignes rurales et
périurbaines (2028)

Pertinence du ferroviaire pour la longue distance

Proximité et distance sont les deux points forts du ferroviaire. Comme évoqué plus haut, l'égalisation des modalités de concurrence camion-train est sur la table. Si l'on crée les conditions d'un développement de l'offre fret en quantité et en qualité, je suis convaincu que la demande suivra. En effet, les entreprises, soucieuses de réduire leur Scope 3⁷ et leurs émissions de gaz à effet de serre, sont demandeuses de solutions ferroviaires pour le transport de leurs marchandises, en France comme en Europe.

En l'espèce, s'il y a un investissement structurant à réaliser, c'est bien le contournement fret de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Aujourd'hui, les trains de fret qui circulent sur un corridor nord-sud, passant par Lyon et la

⁷ Le Scope 3 est l'un des trois niveaux d'émissions de gaz à effet de serre identifiés par le protocole des gaz à effet de serre. Il englobe toutes les émissions indirectes issues en amont et en aval des activités d'une entreprise.

vallée du Rhône, sont obligés de traverser l'une des plus grandes gares de France, Lyon Part-Dieu, presque déjà saturée par les TGV et les TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cela empêche tout développement important du fret ferroviaire sur cet axe majeur et notamment vers et au départ du grand port de Marseille. Investir dans ce projet contribuera à l'essor d'une Europe du rail solide et attractive.

Le récent rapport d'Enrico Letta, président de l'Institut Jacques-Delors et ancien président du Conseil italien, sur le marché unique l'énonce : le renforcement de l'Union européenne passe par plus de trains entre les États membres. TGV, trains de nuit intercapitales, trains transfrontaliers. Le mode ferroviaire est très bien placé pour relier les villes et les Européens. En outre, le transport ferroviaire rejoue un rôle essentiel dans l'effort de défense rendu nécessaire par la situation en Ukraine. Cette vision stratégique doit se retrouver dans l'allocation de fonds européens pour donner une colonne vertébrale ferroviaire décarbonée à la mobilité des biens et des personnes dans l'espace européen, au-delà du *Green Deal*.

La France peut donc jouer un rôle moteur. De nouveaux projets LGV vont renforcer le maillage du territoire. Le grand Sud-Ouest doit pouvoir compter sur le train pour rejoindre plus rapidement Paris. La seule manière de garantir l'accroissement des mobilités sur la Côte d'Azur, coincée entre la mer et l'Esterel, c'est le développement du ferroviaire. L'Espagne, côté basque comme côté catalan, doit pouvoir se relier au réseau à grande vitesse européen. La Picardie dans les Hauts-de-France n'est pas si loin non plus de Roissy à grande vitesse. Et ce ne sont là que quelques exemples de tout le potentiel encore disponible dans notre pays. Cela prendra du temps car les investissements sont lourds, mais ils en valent la peine sur le plan économique pour développer les territoires desservis, comme sur le plan écologique par le report modal de la voiture et de l'avion court-courrier vers le train.

5. Conclusion

SNCF : plus qu'un rôle pour le train, une responsabilité vis-à-vis des territoires

Responsabilité territoriale des entreprises

Tout au long de ma carrière, j'ai côtoyé des élus. J'ai respecté l'engagement pris au début de mon mandat en tant que président du groupe SNCF d'intervenir au minimum une fois par an devant le Parlement. Au-delà de ces

temps formels, à chaque déplacement, je rencontre des élus de toutes les mailles des collectivités territoriales. Naturellement, nos échanges portent sur l'offre ferroviaire et sur l'activité du groupe.

Je vois bien par ailleurs que la mobilité est une préoccupation majeure parmi les nombreux – et parfois épineux – enjeux locaux, notamment à l'heure de la transition écologique. Je constate également que la désindustrialisation, les délocalisations, ou encore la fermeture de certains services, dont les gares à une époque, ont laissé des traces.

Le monde ferroviaire occupe une place particulière dans notre imaginaire français. Dans les livres ou les films, les trains sont parfois des personnages à part entière. Un film sur trois produits aujourd'hui en France contient des images tournées en gare ou dans un train : c'est dire la relation particulière qui lie le train et les territoires au cinéma depuis les premières images de Louis Lumière, *L'arrivée d'un train en gare de la Ciotat*, en 1896. Depuis lors, on n'a cessé de mettre en scène le rôle central de la mobilité dans nos vies et dans la vie d'un territoire.

Ma conviction, c'est donc qu'on ne doit pas se servir d'un territoire pour sa localisation ou pour ses ressources, mais qu'on doit, au contraire, chercher à le servir et à lui être utile. Dans le débat public, on parle de « responsabilité territoriale des entreprises » (RTE)⁸, c'est une notion encore émergente, venue du secteur de l'économie sociale et solidaire, mais qui me paraît indispensable et applicable aux grandes entreprises. C'est concret et cela se mesure.

En matière d'emplois directs et indirects, par exemple, ou encore de formation professionnelle. La SNCF génère 150 000 emplois directs et autant d'emplois indirects via les 15 milliards d'euros d'achats externes et les 10 milliards d'euros d'investissements, en France, sur tous les territoires, tous les ans. Pour la seule partie ferroviaire, on compte entre 7 000 et 8 000 recrutements annuels en CDI, sur de beaux métiers (conduite des trains, maintenance des trains et des voies, ingénierie, relation clients...), dans une entreprise qui a du sens et qui offre de véritables perspectives de carrière. La SNCF propose, chaque année, des milliers de postes d'apprentis et d'alternants. La SNCF investit de façon significative dans la formation professionnelle, qui représente 8 % de la masse salariale.

En matière d'activité industrielle et dans le domaine de l'innovation. La SNCF est certes une entreprise de services, mais elle est aussi industrielle dans

⁸ Je pense notamment au chercheur Timothée Duverger, qui définit ainsi la responsabilité : « entreprendre en collectif et de façon responsable pour le bien commun d'un territoire ».

ses métiers de la maintenance des matériels roulants et de toutes les composantes de l'infrastructure. Elle est le grand donneur d'ordre des filières industrielles « construction des matériels roulants », « signalisation » et « travaux publics ferroviaires ». Elle est une locomotive de l'innovation, avec des PME ou ITE comme Texelis et le projet Telli à Limoges, ou Lohr et le projet Draisys en Alsace. La SNCF contribue à faire de la France un acteur majeur de l'intelligence artificielle, notamment *via* un partenariat avec l'École polytechnique.

En matière de contribution à la transition écologique. Avec la création de SNCF Renouvelables en 2023, la SNCF a fait le choix stratégique de devenir un producteur d'électricité en installant un millier d'hectares de panneaux solaires sur ses terrains inutilisés ou délaissés. Au-delà des enjeux économiques et de souveraineté énergétique, chacun des projets sera l'occasion d'une collaboration avec le territoire concerné.

En matière d'action sociale. La Fondation SNCF, que nous avons voulue territorialisée, joue un rôle essentiel. Elle accompagne des centaines de projets dans les régions au service de la mobilité décarbonée et de la jeunesse, et de nombreux salariés développent une activité en mécénat de compétences au service des associations dans tous les territoires.

En matière de défense. La SNCF entend participer à l'effort de défense de la France. Nous allons doubler notre volume de réservistes en passant de 1 000 à 2 000 salariés intégrés dans la garde nationale. Nous nous mobilisons pour renforcer les acheminements militaires jusqu'au théâtre des opérations en Europe, et nous voulons consolider le réseau ferroviaire stratégique de défense qui permet l'embarquement des matériels et la desserte des usines de munition pour faire face à un potentiel conflit de haute intensité qui menacerait notre pays.

En matière d'aménagement urbain. De multiples projets de reconversion des fonciers SNCF sont menés au profit du réaménagement des centres-villes à proximité des gares pour permettre la création de parkings relais, de zones de circulation douce, de bâtiments tertiaires ou de services. À travers le programme « Place de la gare », nous accélérons le changement d'usage de nos petites gares pour en faire des lieux de redynamisation des cœurs de ville et de village (tiers-lieux, espaces de *coworking*, crèches, etc.).

Tous ces projets ont un impact territorial majeur, ils génèrent de l'économie, renforcent la cohésion sociale et contribuent à la décarbonation de nos modes de vie. On tient là une véritable boussole pour tous nos choix stratégiques à venir.

Objectif qualité de vie

La RTE est la nouvelle RSE, le prolongement logique de l'engagement pour le climat. Les scientifiques l'ont suffisamment dit, tout est lié, tout est système.

J'aime faire référence à l'image de l'arbre, qui puise ses forces dans la terre dans laquelle il est enraciné et qui rend des fruits, de l'ombre, du bois, de l'humus qui captent le carbone et stabilisent les sols.

Comme l'arbre, le groupe SNCF vit des territoires, des individus qui se déplacent, des Régions et de l'État qui contractualisent pour l'exploitation de lignes régionales ou d'équilibre des territoires, des entreprises qui le choisissent pour transporter leurs marchandises, de la fiscalité nationale et régionale pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares, des commerçants qui s'y installent. Il est normal que la SNCF rende aux territoires ce qu'ils lui donnent, par l'offre de transport, par l'emploi, par les achats, par sa fondation, par l'innovation.

En 2022, je prônais l'investissement dans le ferroviaire pour accélérer la transition écologique. Ici, je plaide en faveur de l'investissement dans le ferroviaire pour améliorer la qualité de vie des citoyens, là où ils vivent, là où ils travaillent, là où ils se ressourcent. Car notre ambition de doubler la part modale du ferroviaire est un projet éminemment territorial au service de la planète, du lien social et de la vie quotidienne.

J'ai foi en l'aménagement du territoire. Je pense qu'il s'agit d'une démarche volontariste de long terme pour corriger les inégalités territoriales, optimiser les ressources et les potentiels et rendre service aux citoyens. Le ferroviaire et le groupe SNCF y ont toute leur place, en co-construction avec les forces vives politiques, économiques et sociales qui agissent dans les territoires, et avec tous les cheminotes et les cheminots qui sont fiers de travailler dans et pour leur territoire.

Les autorités organisatrices des mobilités (AOM) en tensions - L'exemple de la « Vallée de l'Homme »

Pierre BAUBY⁹

1. Cadre général

La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a renforcé le schéma de la gouvernance de la mobilité en France autour du couple intercommunalité/région.

Les communautés de communes, peuvent, depuis le 1^{er} juillet 2021, soit devenir AOM et exercer la compétence sur leur territoire, soit laisser la région exercer cette compétence sur leur territoire « en substitution ». Cette compétence n'est donc pas obligatoire pour les communautés de communes.

Ces AOM ont la capacité d'organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire :

- Des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- Des services de transport scolaire ;
- Des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- Des services de mobilité solidaire ;
- Des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...) ;
- Des services de transport de marchandises ou de logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Les AOM peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire, ...), ainsi que de verser des aides individuelles à la mobilité.

⁹ Docteur de l'IEP de Paris, chercheur, membre du Conseil d'orientation du CIRIEC-France et du Conseil scientifique économie publique du CIRIEC-International ; auteur de plusieurs ouvrages sur l'Etat, l'action publique, les services publics en France et en Europe.

Elles se distinguent de la région - AOM régionale (AOMR) - qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM) et pour les transports scolaires.

Pour la mise en œuvre de cette compétence, les AOM peuvent élaborer un **plan de mobilité (PDM)**, document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Le PDM est obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un PDM simplifié (PDMS), version allégée du PDM.

Les AOM ont l'obligation d'instaurer un **comité des partenaires**, associant *a minima* des représentants d'usagers/d'habitants et des représentants des employeurs de façon à les associer à la politique de mobilité conduite sur le territoire.

Si elles organisent au moins un service régulier de transport public de personnes, **les AOM peuvent prélever du versement mobilité (VM)**, impôt assis sur la masse salariale des entreprises d'au moins 11 salariés situées dans le ressort territorial de l'AOM, qui peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui entrent dans le champ de compétence de l'AOM.

2. La compétence mobilité de la région, AOM régionale

La LOM a fait de la Région, auparavant compétente uniquement pour l'organisation des services non-urbains réguliers et à la demande, **une autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR)**, étendant sa compétence à l'ensemble des outils et solutions de mobilité comme les **AOM issues du bloc communal (EPCI à fiscalité propre, syndicats mixtes)**.

L'AOM régionale est compétente pour ce qui concerne les services d'intérêt régional, qu'il s'agisse :

- De services réguliers de transport public (dont les services ferroviaires) ou des services à la demande ;
- De services de transport scolaire ;
- De services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple des services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- Des services de mobilité solidaire ;

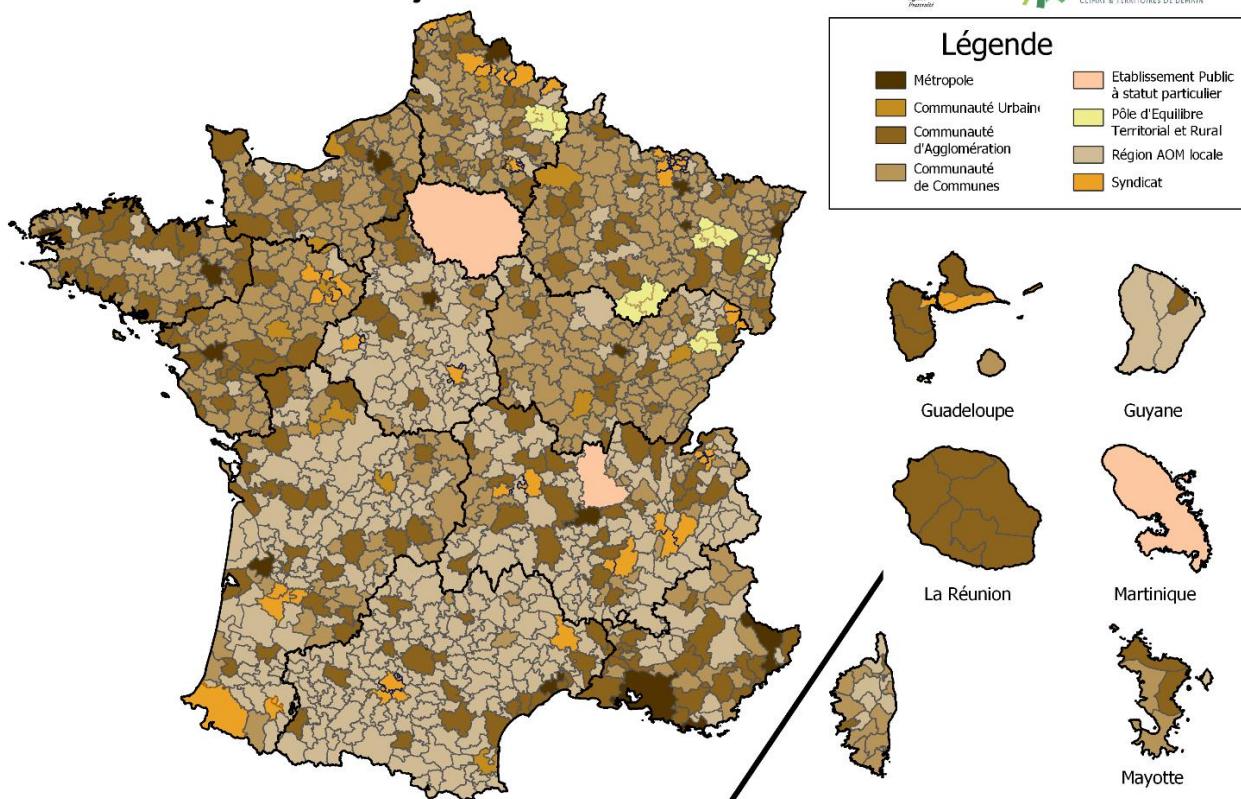
- Du conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou de grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...).

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire, ...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

La région a systématiquement le statut d'AOM régionale sur l'ensemble de son territoire. Par contre, les services inclus intégralement dans le ressort territorial d'une AOM sont de la compétence de cette dernière (à l'exception des services ferroviaires et, dans certains cas, sur le territoire de communautés de communes).

Elle peut également exercer la compétence d'AOM locale « par substitution » lorsqu'une communauté de communes n'a pas pris la compétence d'AOM au 1^{er} juillet 2021, comme prévu par la LOM. Dans ce cas, elle possède toutes les prérogatives d'une AOM locale.

Composition des Autorités Organisatrices des Mobilités au 1er janvier 2025

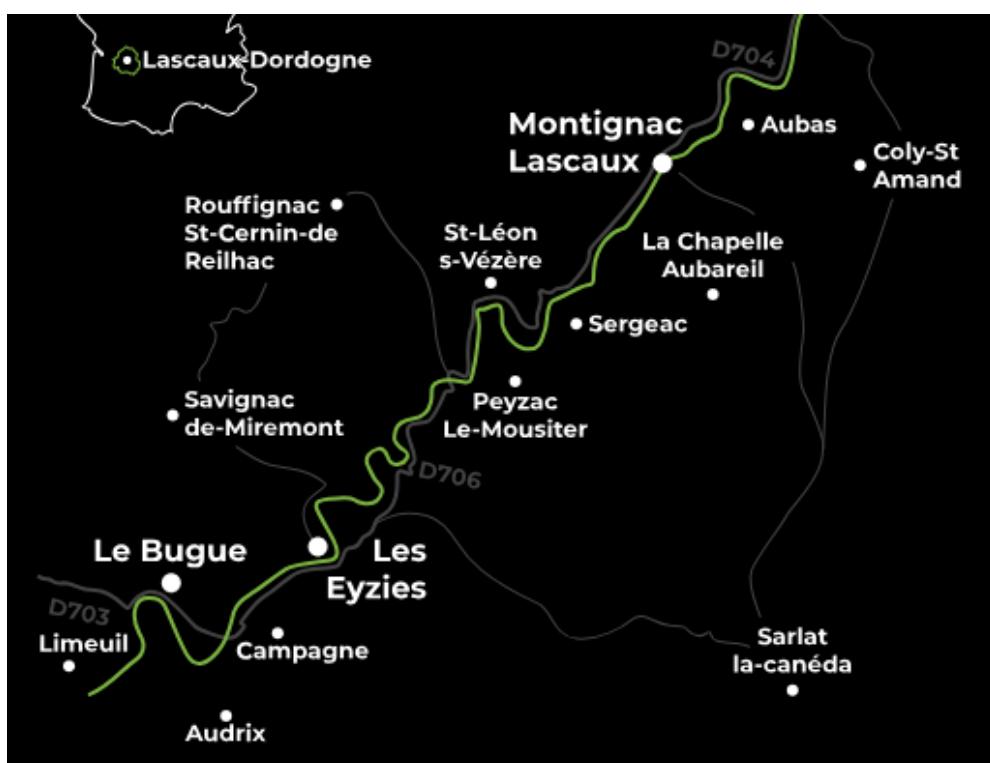


La région a également l'obligation de mettre en place un comité des partenaires.

53% des communautés de communes (soit 507 CC) ont fait le choix de prendre la compétence et d'être AOM locales sur leur ressort territorial ; 47% des communautés de communes (soit 458 CC) n'ont pas pris la compétence, c'est la Région qui est devenue AOM locale sur le territoire de la CC.

Afin de permettre aux différents acteurs d'un même bassin de mobilité (délimité par la région) de coordonner leurs actions, la LOM a créé le contrat opérationnel de mobilité, document contractuel conclu par la région avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire : les AOM, les syndicats mixtes de coordination dits « SRU »¹⁰, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux. Le contrat peut également associer, selon les spécificités du territoire sur lequel il est conclu, les EPCI, une région limitrophe ou tout autre partenaire (opérateur de transport, commune, ...).

3. L'autorité organisatrice des mobilités de la « Vallée de l'Homme » en Périgord



¹⁰ Le SMSRU est un type particulier de syndicat mixte ouvert. Composé exclusivement par des autorités organisatrices de mobilité (ci-après « AOM »), il est un outil de coordination qui permet de concrétiser les coopérations intercommunales en matière de transports urbains.

La Vallée de la Vézère est appelée « Vallée de l'Homme » car on trouve entre Montignac et Les Eyzies :

- Les Grottes de Lascaux (Magdalénien ancien, occupation humaine entre 19 000 et 15 000 ans) ;
- Le Village troglodytique de La Madeleine à Tursac (site éponyme du Magdalénien, gisement archéologique paléolithique, habité jusqu'à l'arrivée du chemin de fer à fin du XIXème siècle) ;
- La Cité troglodytique de La Roque Saint-Christophe (abris de la Préhistoire, du Paléolithique supérieur, puis habitat troglodytique et refuge du Moyen Âge à la Renaissance) ;
- Les Eyzies (abri de Cro-Magnon, site préhistorique du Paléolithique supérieur).

4. La Communauté de communes



La Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) du 14 décembre 2019 offrant la possibilité aux intercommunalités d'exercer cette compétence sur leur périmètre géographique, la Communauté de communes de la Vallée de l'Homme a voté le 12 décembre 2020 la prise de compétence « Autorité

Organisatrice de la Mobilité (AOM) ». Elle menait auparavant des actions de développement durable ou de transition écologique, avait mis en place un plan climat air énergie territorial comportant un axe dédié à la mobilité. Les élus ont souhaité continuer à avoir la main plutôt que de la laisser à la grande Région Nouvelle Aquitaine, qui apparaissait trop lointaine pour un petit territoire rural.

Chaque AOM devant rédiger sa stratégie, la Communauté de Communes Vallée de l'Homme a lancé l'élaboration d'un plan de mobilité, outil de programmation visant à mettre en œuvre des propositions d'actions pour une politique de mobilité cohérente, contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

5. Le plan de mobilité

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
VALLÉE DE L'HOMME

Plan d'actions
2023-2029

Transport collectif

- Réseau ferroviaire
- Transport à la Demande et Transport d'Utilité Sociale
- Lignes de cars régionaux

Nouvelles mobilités

- Covoiturage
- Autopartage

Mobilités actives

- Schéma cyclable
- Animation et sensibilisation à la pratique des modes actifs
- Poursuite de la politique vélo

Démobilité

- Télétravail
- Services de proximité

UNE DÉMARCHE COLLECTIVE

Un diagnostic devait être fait afin d'identifier les besoins de la population et les enjeux présents sur le territoire, définir des orientations stratégiques et des actions à court, moyen et long terme. La communauté de communes de 16 000 habitants ayant des capacités limitées, elle a eu recours au bureau d'études ITER pour accompagner le processus d'élaboration.

En 2021, un plan d'études a été conduit accordant une place importante à la concertation (entretiens avec les acteurs, enquêtes auprès de la population, des touristes et visiteurs, ateliers). Début 2022, des pistes de solution ont été proposées autour de 5 axes (transports collectifs, modes actifs, nouvelles mobilités, démobilité,

communication), qui ont débouché sur des propositions d'action dans chacun des domaines. Un Plan de mobilité simplifié pour la période 2023-2029 a été approuvé par le Conseil communautaire le 29 juin 2023.

On trouve ainsi une problématique générale des mobilités sur le territoire de la « Vallée de l'Homme », comportant en particulier :

- Un Schéma directeur cyclable avec une véloroute Voie Verte ; la location de longue durée de vélos à assistance électrique ; l'aide à l'achat pour un vélo à assistance électrique ; des cours de vélo ; 11 boucles cyclo-routes ; un Espace VTT Lascaux Vallée Dordogne ;
- L'objectif de favoriser la mobilité des personnes non-véhiculées ou isolées grâce au transport solidaire, en facilitant le covoiturage entre habitants, avec des tickets mobilités ; le développement d'aires de covoiturage ;
- Le développement – avec la Région - de BUS réguliers régionaux et de lignes Les Estivales pour l'été ;
- En matière ferroviaire, la Communauté de Communes participe à la rénovation de la ligne de chemin de fer entre Libourne et Bergerac ; les intercommunalités voisines devraient aider la rénovation de la ligne Périgueux-Agen qui dessert les gares du Bugue et des Eyzies ;
- L'ouverture de parcours TRAIL.

6. Des déséquilibres structurels

Si la démarche engagée avec la mise en place de l'Autorité organisatrice des mobilités de la Vallée de l'Homme a permis de développer de nouvelles dynamiques territoriales pour répondre à la diversité des besoins et des situations, elle n'en demeure pas moins corsetée par des déséquilibres structurels qui reflètent en particulier :

- Les relations entre une Communauté de Communes Vallée de l'Homme composée de 26 communes avec 15 828 hab. (2021) et les responsabilités en matière de mobilités de la grande Région Nouvelle Aquitaine avec 12 départements et 6 069 352 habitants (2021) ;
- En matière ferroviaire, l'existence de 2 gares desservies par TER, Les Eyzies et Le Bugue (avec en moyenne 14 trains par jour en relations avec Périgueux, Sarlat et Bordeaux), sans présence humaine, dépendant de la SNCF qui apparaît bien lointaine des enjeux locaux ;
- Des moyens financiers limités avec un budget de la Communauté de Communes Vallée de l'Homme de 19 millions € en 2025, alors que celui de la Région Nouvelle Aquitaine est de 3,3 milliards € en 2025 ;

- Plus généralement les tensions entre proximités et éloignements que vivent les acteurs ;
- Les difficultés de développer de réelles intermodalités compte tenu des contraintes géographiques, physiques et humaines – par exemple comment rejoindre en vélo les voies vertes
- Une participation démocratique qui a été marquante dans le démarrage de l'AOM, mais qui apparaît plus difficile à maintenir dans la durée, comme le montrent les Comités de partenaires.

Mobilités dans les transports collectifs urbains : gratuité ou transferts

Alain DE TOLEDO¹¹

Tout est question de mots : « mal nommer les choses rajoute au malheur du monde » a dit Albert Camus. Un débat agite un certain nombre de communes : faut-il rendre les transports collectifs urbains (TCU) gratuits. Dit comme cela, pourquoi pas ? Qui ne désirerait pas bénéficier d'un service gratuit ? Cependant le terme est ambigu, doit-on dire gratuité ou préciser gratuité pour l'usager ou paiement par un tiers, ou plus simplement, transferts ?

Nous nous appuierons sur deux sources principales :

- La gratuité des transports une idée payante ? ¹²
- La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains ¹³

1. État des lieux

Quelles sont les villes qui ont mis en place la gratuité ?

Si au début ce mouvement, à quelques exceptions près, concernait essentiellement de petites villes, la première fut Colomiers en 1971, on compte maintenant des villes de plus de 100 000 habitants comme Niort (2017), Dunkerque (2018) ou Montpellier (2023).

En 2020, il existait 37 réseaux entièrement gratuits, depuis 18 communes mettaient en place progressivement la gratuité. Notons que ces pratiques ne se limitent pas à la France et que des grandes villes comme Kansas city aux États-Unis, le Grand-Duché du Luxembourg, Tallinn, la capitale de l'Estonie, l'ont mis en œuvre.

Toutefois, il convient de mettre en perspectives ces chiffres. La région Ile de France avec une population représentant 17,8 % de la population française, connaît une fréquentation de 59,6 % des transports collectifs urbains et 75 %

¹¹ Alain de Tolédo est docteur es Sciences économiques, spécialiste d'économie publique il a animé au sein du LED (Laboratoire d'Economie Dionysien) un groupe d'étude sur les Services d'Intérêt Général (SIG) notamment dans leur dimension européenne

¹² Observatoire des villes du transport gratuit, *La gratuité des transports une idée payante ?* Le bord de l'eau, 2022. <http://www.obs-transport-gratuit.fr>

¹³ Cour des comptes, *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains*, ccomptes.fr, septembre 2025

des distances parcourues en voyageurs-kilomètres. En conséquence la situation de Paris est complètement atypique avec 40 % de déplacements courtes distances en voiture et 22% en transports collectifs, contre 76 % pour la voiture et 2,6 % pour les transports collectifs dans les villes de moins de 50 000 habitants. Par ailleurs les populations concernées par le transport collectif urbain gratuit représentent 2,17 % de la population française.

L'évolution de la fréquentation

On constate une hausse importante de la fréquentation l'année suivant l'instauration de la gratuité : +23 % à Niort, + 88% à Dunkerque, + 36 % à Dinan, + 84 % à Calais, + 80 % à Bourges. Cependant ce sont sur les petits réseaux que la hausse de la fréquentation est la plus importante, encore que les outils de mesure de fréquence soient moins élaborés et plus globalement on peut noter la faiblesse des processus d'évaluation des politiques de gratuité des transports.

Le Financement

Les transports collectifs urbains appartiennent à une économie de coûts fixes, ce qui veut dire qu'un passager supplémentaire ne coûte rien. Cela permet une hausse de la fréquentation sur les petits réseaux qui, en général, sont sous-utilisés. Ceci est moins vrai pour de grands réseaux souvent proches de la saturation. Dans ce cas on atteint des effets de seuil ou de paliers qui obligent à de nouveaux investissements rendus plus difficiles du fait de la perte des recettes tarifaires.

Les recettes tarifaires représentent environ 41% des dépenses d'exploitation, 45% en IDF, 33% hors IDF, 18% pour les AOM (Autorités organisatrices de mobilités) de – de 100 000 hab., 22% si l'on prend en compte les investissements.

Ainsi si l'on prend en compte les AOM de petits réseaux, l'usager ne paye que 18 % du coût des frais d'exploitation et beaucoup moins si l'on tient compte des investissements. Autrement dit le voyage est « gratuit » à 82 %, le débat n'est donc pas de passer d'un transport payant à un voyage gratuit, mais d'un voyage quasi gratuit à un voyage totalement gratuit.

Reste donc la question de savoir qui paye ? En moyenne pour tous les réseaux :

- Les subventions représentent : 27,3 %
- La taxe employeurs (versement mobilité) : 46,2 %

- Les aides employeurs : 0,5 %
- Les usagers : 21,4 %

La situation est très différente en Ile de France et en Province :

- En Ile de France :
 - o Les subventions représentent : 17,7 %
 - o La taxe employeurs (versement mobilité) : 46 %
 - o Les aides employeurs : 0,7 %
 - o Les usagers : 28,9 %
- En Province
 - o Les subventions représentent : 37,5 %
 - o La taxe employeurs (versement mobilité) : 46,9 %
 - o Les aides employeurs : 0,2 %
 - o Les usagers : 13,2 %

Il faut toutefois noter que le prix du billet en Province est 33 % plus élevé qu'en Ile de France.

Le report modal

L'autre question importante est de savoir si la gratuité totale favorise un report modal. Un déplacement en ville peut se faire à pied, en vélo, en moto, en voiture ou en transport collectif. De ce fait, en dehors du fait de favoriser la mobilité de ceux qui n'avaient pas les moyens financiers de se déplacer en transport collectif, l'autre question importante est de savoir si elle permet l'abandon de la voiture pour lutter contre la pollution et le réchauffement climatique. Il existe peu d'études à ce sujet et en tout cas pas suffisamment pour en tirer des conclusions. L'exemple de Dunkerque montre un report modal important mais la gratuité s'est accompagnée d'une restructuration de l'offre ne permettant pas de dire quel facteur est responsable de ce report modal. A Montpellier des études détaillées ont accompagné le passage à la gratuité totale. Il en ressort un report modal certain de la voiture vers les transports collectifs urbains, toutefois les reports les plus importants viennent de la marche à pied et des vélos.

Par ailleurs l'exemple de Paris montre une ville où l'utilisation de la voiture pour les déplacements courts est la moins importante sans que la gratuité totale ait été instaurée. Il est vrai que l'offre de transports collectifs est importante et que les services de proximité sont nombreux favorisant la marche à pied.

2. Analyse de l'économie des transports collectifs urbains

Le fonctionnement d'un service collectif

Un service collectif est une activité d'intérêt général considérée comme indispensable à la cohésion sociale. Ces services sont mis à disposition des ménages et sont produits par l'État, les collectivités territoriales ou d'autres organisations comme des associations. Ils ne sont pas destinés à être vendus sur un marché. Ils sont souvent accessibles à tous, gratuitement ou à un coût réduit. Ils visent à rendre accessibles à tous, des biens et services indépendamment des ressources financières de l'utilisateur.

Dans la mesure où le service collectif ne recherche pas la réalisation de profits, son mode de fonctionnement est budgétaire. En fonction du budget dont dispose l'AOM, l'offre s'adapte. Il est toujours possible d'augmenter le budget mais ce n'est pas la tendance actuelle, le versement mobilité a atteint des plafonds et les communes ne peuvent augmenter les taxes.

Depuis l'article fondateur de James Meade en 1952¹⁴ le concept d'externalité retient l'attention des économistes. L'exemple de Meade est celui d'un apiculteur et d'un producteur de pommes. L'apiculteur profite gratuitement des fleurs du pommier tandis que le pomiculteur lui bénéficie gratuitement de la pollinisation de ses pommiers. Ils sont tous les deux dépendants de l'autre sans toutefois qu'aucun échange monétaire existe entre eux.

Les services collectifs et particulièrement les transports collectifs urbains permettent le développement de ces externalités : comment fonctionnerait une usine s'il n'y avait pas des transports réguliers pour amener ouvriers et employés à leur travail.

La question du concernement

Si l'on comprend que le transport collectif urbain bénéficie à des personnes qui ne les utilisent pas comme par exemple une personne isolée sans voiture qui profite quand même de la route, sa famille vient la voir, l'épicier et le boulanger font leurs tournées, alors on peut dire qu'il est normal qu'elle participe au financement. Car si le service collectif n'est pas destiné à gagner de l'argent, il n'en reste pas moins qu'il a un coût qu'il faut couvrir. Alfred Marshall en 1890 avait mis en avant le concept d'internalisation des externalités (notons qu'elles peuvent être positives ou négatives), cette internalisation ne peut se faire que par l'instance politique, dans notre cas

¹⁴ J. E. Meade, « *External Economies and Diseconomies in a Competitive Situation* », *The Economic Journal*, vol. 62, n° 245, mars 1952, p. 54

l'Autorité Organisatrice des Mobilités, pour déterminer qui est concerné et qui doit contribuer à la couverture des frais. Il n'y a pas d'instruments scientifiques pour le déterminer, il convient de noter l'insuffisance des outils d'évaluation, seul un débat démocratique peut apporter des réponses à cette question.

Une économie de transferts

L'économie des services collectifs est une économie de transferts. Il est tout à fait possible de ne jamais utiliser les services des transports collectifs urbains et toutefois avoir à contribuer à leur financement. Autant l'économie de marché est une économie égalitaire du point de vue de la transaction marchande : on paye 100 euros et on a un produit qui vaut 100 euros. Autant l'économie des services collectifs est inégalitaire du point de vue du service, on peut très bien ne jamais être malade et donc cotiser toute sa vie sans bénéficier des bienfaits des services de santé mais en revanche tout le monde dispose du même droit, il existe donc une égalité de droits, qui permet à la personne de notre exemple de bénéficier des services de santé si un jour elle est atteinte d'une maladie.

Les transferts sont donc la base du fonctionnement des services collectifs mais les transferts ne s'effectuent pas simplement au sein d'un service collectif mais également entre services collectifs. Ainsi les sommes consacrées au transport sont autant de moins consacrées au sport. D'un autre côté pour que les jeunes et moins jeunes puissent se rendre au stade il faut un service de transport efficace. Par ailleurs faire du sport fait partie des choses qui contribuent à une bonne santé. Donc les transferts sont à tous les niveaux puisque les externalités positives le sont également.

3. Conclusion

Comme nous l'avons constaté il y a une véritable difficulté de la mesure des transferts d'autant que si les coûts sont repérables les bienfaits sont plus difficilement cernables.

De plus il y a une grande diversité des situations en fonction de la taille des villes et des effets de seuil. Dans une ville où le réseau est presque à saturation, la hausse de la fréquentation entraînée par l'instauration de la gratuité complète va demander de lourds investissements pour y répondre. Tout dépend également de la situation financière de la ville. A-t-elle les

moyens financiers pour se lancer dans l'aventure ou est-elle au bord de l'asphyxie financière ?

De plus il y a une véritable nécessité de multiplier les évaluations ante et post mise en place de la gratuité complète et leurs publications pour un débat démocratique approfondi. Le constat est que c'est rarement le cas. Il est important de répondre à la question « qui paye » ? Et d'avoir conscience que les sommes consacrées à la gratuité des transports collectifs urbains ne seront pas investies ailleurs, sauf augmentation des taxes.

C'est donc tout autant un problème de gouvernance que de financement. Prenons par exemple le choix entre tarification sociale (gratuité pour une catégorie d'utilisateurs, par exemple les étudiants) et solidaire (en fonction du niveau de revenu). Faut-il réserver la gratuité à certaines catégories comme par exemple les chômeurs ou au contraire le faire en fonction des revenus ? En effet, certains chômeurs peuvent avoir plus de revenus que certains travailleurs pauvres. Que penser également des touristes bénéficiant de la gratuité des transports alors qu'ils ne participent pas au budget de la commune.

Au final il est nécessaire d'éclairer les choix collectifs par des études fréquentes et complètes largement diffusées pour connaître les véritables besoins de la population et mettre aussi sur la table les choix de financement.

Le covoiturage : de l'économie collaborative au service public partagé

Thomas MATAGNE¹⁵ & Benoît THIRION¹⁶

La mobilité est au cœur de nombreux enjeux. Représentant à ce jour 31 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) dont 95 % pour la route¹⁷, le secteur des transports est clé pour la stratégie de décarbonation de la France. Les incertitudes d'approvisionnement en énergie, notamment causées par la guerre en Ukraine, imposent une transition vers des mobilités plus sobres, moins consommatrices d'énergie, afin de renforcer notre indépendance vis-à-vis des pays exportateurs d'énergies fossiles. La hausse des prix des carburants crée une pression supplémentaire sur le pouvoir d'achat des ménages, les dépenses de transport pesant pour près de 15 % dans leur budget¹⁸. Enfin, la mobilité est révélatrice de fractures entre les territoires. En 2018, le mouvement des gilets jaunes avait mis en lumière une France évoluant à deux vitesses : d'un côté, celle des centres urbains desservis en transports, de l'autre celle de la périphérie dépendante de l'usage de la voiture individuelle.

La réponse à ces enjeux passe par l'investissement dans les infrastructures de transport et le développement de nouveaux services comme la mobilité électrique ou les transports collectifs. Mais elle nécessite aussi – et même surtout – d'optimiser notre système de transports dominant qui est celui de la voiture (81 % des km parcourus par les Français¹⁹). Les capacités de transports (mesurées en places.km offertes (PKO)) disponibles en France sont en effet bien supérieures aux besoins de mobilité des personnes (mesurés en kilomètres parcourus par les voyageurs (voy.km)) : les capacités latentes, c'est à dire les places.km non utilisées, représentent, tous modes confondus, un gaspillage de capacité considérable : plus de 2 000 milliards de places.km²⁰, soit deux fois plus que le besoin (1 000 milliards de voy.km) ou de quoi déplacer chaque Français sur 30 500 km/an. L'enjeu n'est donc plus, comme au XXème siècle, de créer de nouvelles capacités (époque de la démocratisation de la voiture, de la création des

¹⁵ Thomas Matagne, Président Fondateur d'Ecov

¹⁶ Benoît Thirion, avocat

¹⁷ SDES, Chiffres clés du climat, Edition 2022

¹⁸ SDES, Chiffres clés du transport, Édition 2021, mai 2021

¹⁹ SDES, Chiffres clés du transport, Édition 2023.

²⁰ Croisement des données des Comptes Transports de la Nation publiés par le SDES (édition 2023), et des données de l'ART (2023).

réseaux routiers, de la création de lignes de transports collectifs etc.), mais d'optimiser les systèmes, afin de gagner en efficacité pour satisfaire les besoins, à coût (économique et environnemental) diminué par la réduction des gaspillages.

Dans cette perspective, le covoiturage est une réponse particulièrement pertinente aux problématiques de mobilité.

Reposant sur le partage et l'usage en commun des véhicules fondé, dès l'origine, sur l'établissement d'un lien de confiance, le covoiturage est un cas d'école de l'économie collaborative propre au secteur privé. Son développement s'est accéléré grâce aux plateformes en ligne, permettant de distribuer de l'information et de faire interagir directement producteurs et bénéficiaires. Mais, depuis quelques années, de nouveaux modes d'application du covoiturage le font sortir de la sphère purement privée : ainsi se mettent en place dans de plus en plus de territoires, à l'initiative et pour le compte de collectivités publiques locales, des « lignes de covoiturage », qui permettent de concevoir le covoiturage comme un transport collectif, dans une logique de service public. Les lignes de covoiturage conduisent à étendre et repenser le transport du quotidien en mettant sa mise en œuvre entre les mains des citoyens. Cette approche collaborative entre citoyens et puissance publique s'inscrit dans le cadre d'une forme originale de service public, le « service public partagé », dont le développement à plus large échelle pourrait constituer l'opportunité d'un renouveau de l'action publique.

1. Le covoiturage, une réponse aux enjeux de la mobilité

Le covoiturage apparaît pour la première fois dans la loi en 2015 avec la loi du 17 août 2015 relative à la transition écologique pour la croissance verte. Le Code des transports le définit aujourd'hui comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux »²¹.

Son histoire remonte aux années 1950-1960. En Europe, la voiture individuelle devient progressivement un bien accessible à chaque ménage et la pratique de l'auto-stop se développe. Dans les années 1990-2000, l'essor d'Internet et des télécommunications simplifie la mise en relation des

²¹ Article L3132-1 du code des transports

conducteurs et des passagers. Au départ très informelle, la pratique du covoiturage dépasse peu à peu le cadre intra-familial et le cercle personnel pour devenir un service à part entière grâce au développement de plateformes en ligne qui facilitent la rencontre entre l'offre de transport et sa demande. En 2011 est créée BlaBlaCar, plateforme en ligne de covoiturage de longue distance, qui compte désormais plus de 100 millions d'utilisateurs dans le monde, dont 20 millions en France. L'entreprise est aujourd'hui leader mondial sur le marché du covoiturage longue distance et a développé un service de covoiturage pour les trajets du quotidien sous le nom "BlaBlaCar Daily".

Bien qu'il repose lui aussi sur une plateforme, le covoiturage se distingue nettement des services de mobilité « à la demande » comme Uber. Il s'agit d'une pratique non professionnelle : les conducteurs effectuent avant tout leur propre trajet et ne perçoivent qu'un partage de frais, à la différence des taxis ou VTC. Les rôles de conducteur et de passager ne sont par ailleurs pas figés, et la relation de confiance entre les usagers constitue un élément central du service. Au-delà du simple partage des coûts, le covoiturage s'appuie sur des principes de solidarité et d'économie des ressources. Il s'inscrit dans l'économie collaborative, fondée sur la mise en réseau de ressources existantes, le partage temporaire d'un bien, et une intermédiation minimale : la technologie se limite à mettre en relation les personnes qui acceptent de partager un trajet et ses coûts, en s'accordant mutuellement leur confiance.

Modèle de l'économie collaborative et créateur de capital social, le covoiturage demeure toutefois embryonnaire au regard de l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire français. De façon générale, le taux d'occupation moyen des véhicules en France, qui s'établissait à 2,3 personnes par véhicule en 1960, est seulement de 1,6 personne en 2017²² tous trajets confondus (y compris la longue distance et donc les trajets vers les lieux de vacances). Seuls 3 % des Français pratiquent le covoiturage, que ce soit de manière informelle ou organisée. Ce chiffre tombe à 2 % pour les trajets longs (supérieurs à 80 kilomètres)²³. Le faible recours au partage de trajets s'applique aussi à la mobilité du quotidien, aux trajets courts et/ou réguliers pour lesquels l'usage de la voiture individuelle est massif. Il ne concerne ainsi que 10 % des voyageurs/km pour les trajets domicile-travail

²² A. Bigo, Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement, Thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris préparée à l'école Polytechnique, 2020.

²³ SDES, « Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? », juillet 2022

entre 20 et 80 kilomètres²⁴. L'autosolisme, c'est-à-dire le fait de se déplacer seul dans son véhicule, reste la norme pour les déplacements routiers. Or, la circulation de voitures de plus en plus vides constitue une problématique majeure dans un contexte où l'urgence écologique appelle un renouveau des comportements et des pratiques, notamment en termes de mobilité.

Le covoiturage est un levier majeur pour optimiser le système routier à moindre coût : en augmentant le taux d'occupation des véhicules, le covoiturage induit une réduction du nombre de véhicules sur les routes tout en assurant le déplacement d'un même nombre de personnes. Il sert la transition écologique et son acceptabilité sociale, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi les autres externalités négatives induites par le transport routier (bruit, congestion, accidentalité, etc.). Alors que 54 % des émissions de GES des transports proviennent des véhicules particuliers²⁵, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) prévoit que l'abattement carbone par l'augmentation du taux d'occupation des voitures sera équivalent à l'abattement carbone permis par tout le report modal (transports collectifs, vélo, marche)²⁶. Le covoiturage renforce l'indépendance énergétique, en évitant de consommer du carburant : à l'échelle nationale, une augmentation du taux d'occupation de 1,6 à 1,9 personnes suffirait à économiser une énergie équivalente aux importations actuelles de pétrole et de carburants depuis la Russie. Il est aussi un facteur de pouvoir d'achat, grâce au partage des frais de déplacement entre les passagers. Ainsi, un salarié automobiliste se rendant quotidiennement sur son lieu de travail, situé à 30 kilomètres, en alternance avec son voisin économiserait environ 2 000 euros chaque année²⁷.

Le covoiturage doit être appréhendé dans une perspective territoriale : il constitue en effet un nouveau service de mobilité, notamment là où il n'existe pas d'alternative au véhicule individuel. Hors des agglomérations, l'absence ou la rareté des transports en commun crée une dépendance importante à la voiture. Les déplacements du quotidien sont les premiers touchés par cette dépendance, puisque 85% des trajets domicile-travail sont parcourus en

²⁴ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*, juillet 2022.

²⁵ SDES, *Chiffres clés du climat*, Edition 2022, 2022.

²⁶ A. Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, Thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris préparée à l'école Polytechnique, 2020.

²⁷ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*, juillet 2022.

voiture²⁸ avec des disparités énormes entre les ménages vivant dans les centres et ceux qui en sont éloignés. Le covoiturage permet, dans ce contexte d'hétérogénéité des usages, de lutter contre les fractures territoriales de mobilité.

2. Le covoiturage du quotidien, un service public partagé

S'il s'est développé entre individus, dans le cadre de l'économie collaborative, le covoiturage entretient aussi des liens étroits avec le service public, car il peut être conçu comme un mode de transport collectif.

Les transports collectifs urbains, on le sait, sont des services publics, en tant qu'activités d'intérêt général, exercés au moyen de prérogatives de puissance publique, par une personne publique, ou par une personne privée sous le contrôle d'une personne publique. La personne publique dispose de ressources fiscales -fléchées ou non- pour financer ces services que les agents économiques privés ne peuvent pas financer seuls. Comme tout service public, les services de transport doivent respecter les trois grands principes ancrés dans la jurisprudence administrative :

- La continuité : les besoins des individus doivent pouvoir être satisfaits régulièrement et sans interruption ;
- L'égalité : aucune distinction ne doit être faite entre les usagers quant à l'accès au service. Des différences de situation entre les usagers peuvent toutefois justifier des différences dans les prestations ;
- La mutabilité : l'intérêt général étant lui-même soumis à ces évolutions, le service public doit être capable de s'adapter aux mutations économiques, technologiques, etc.

Comme les services de bus, de tramways, ou de RER, le covoiturage peut prendre la forme d'un service public. Mais d'une forme particulière de service public : un service public partagé.

Le service public partagé mobilise les citoyens et les rend indispensables au fonctionnement régulier du service. Il satisfait l'ensemble des critères d'un service public, puisqu'il répond à un besoin d'intérêt général, fait intervenir la puissance publique et respecte les principes fixés par la jurisprudence administrative (continuité, égalité, mutabilité). L'apport du concept tient dans la participation active des citoyens dans la mise en œuvre du service, les faisant passer d'un statut de bénéficiaires, voire de consommateur passif, à

²⁸ A. Broto, *Transports : les oubliés de la République, quand la route reconnecte les territoires*, Eyrolles et La Fabrique de la Cité, 2022.

un statut d'« acteurs-bénéficiaires » ou de coproducteur du service public. Pour leur participation, les citoyens peuvent être indemnisés mais cette rétribution ne constitue pas un salaire. En somme, le service public partagé est le fruit d'une collaboration indissociable entre la puissance publique et les citoyens.

Si le concept est nouveau, il désigne des réalités déjà connues, telles que les sapeurs-pompiers volontaires ou des initiatives diverses relevant du champ de l'économie sociale et solidaire comme les crèches parentales.

Dans le domaine du covoiturage, un acteur comme Ecov déploie des « lignes de covoiturage » fixes entre les centres urbains et leurs périphéries, pour des collectivités locales désireuses d'étendre leurs offres de transport afin d'améliorer la mobilité au sein de leur territoire, en s'intégrant à l'offre de transports publics.

Ces lignes de covoiturage régulières et sans rendez-vous se distinguent de l'offre des opérateurs traditionnels de covoiturage. Les plateformes en ligne, telles que BlaBlaCar, proposent très majoritairement une offre de covoiturage ponctuelle qui nécessite de prendre rendez-vous à l'avance et de longue distance. L'appariement du conducteur et des covoitureurs est ainsi effectué en amont et en ligne via la plateforme. A l'inverse, les opérateurs de lignes de covoiturage proposent une offre de covoiturage du quotidien à l'image des transports collectifs: la mise en relation des conducteurs/passagers s'effectue en temps réel à des arrêts (semblables à des arrêts de bus) selon un principe de *matching en temps réel* et un fonctionnement à haute fréquence de ces lignes en heure de pointe permet à l'usager de ne pas s'organiser en amont de son trajet. Le tracé de la ligne est défini en collaboration avec la collectivité locale afin de compléter son offre de transport existante. Compétitif avec l'usage individuel de la voiture, les lignes de covoiturage ont vocation à transformer la voiture en transport collectif en l'intégrant dans un système multimodal déjà existant. La voiture est ainsi considérée avant tout comme une capacité de transport plutôt qu'un mode de déplacement individuel.

Pour leur mise en œuvre, ces lignes de covoiturage reposent sur une collaboration étroite entre la collectivité et les citoyens, qui participent activement au service :

- Il s'agit, premièrement, d'un service public piloté par la collectivité. Les lignes de covoiturage sont déployées à l'initiative et pour le compte des collectivités locales, financées par elles, dans le cadre d'un contrat passé avec l'opérateur des lignes. Ces lignes viennent compléter l'offre de

transports publics existante en investissant les zones trop peu denses pour être équipées en transport collectif (zones rurales, périphéries urbaines, etc.). En répondant à des enjeux de mobilité et de lutte contre l'exclusion socio-spatiale, les lignes de covoiturage du quotidien répondent à un besoin d'intérêt général ;

- Ce service est, deuxièmement, un service public partagé avec les citoyens comme acteurs-bénéficiaires. Le fonctionnement courant du service repose sur les conducteurs, qui proposent des sièges libres via une application en ligne. Les conducteurs touchent en contrepartie une indemnité (dite « indemnité siège libre » ou « ISL ») qui les incite à proposer leurs sièges. Cette indemnité est versée par la collectivité partenaire au titre de la participation au service public partagé. Pour le conducteur, cette indemnisation vient en complément du partage des frais de déplacement avec les covoitureurs. Les passagers peuvent ainsi bénéficier d'un service de transport à haute fréquence (temps d'attente < 4 mn en moyenne), dans des territoires trop peu denses pour disposer des transports collectifs conventionnels.
- La mise en œuvre opérationnelle (logiciel, pilotage du service etc.) est réalisée par un opérateur privé spécialisé, Ecov, qui développe la solution et la met en œuvre pour le compte des acteurs publics.

C'est bien la coopération des trois qui permet de générer le dispositif :

- La collectivité apporte du financement (impôt) et de la prérogative d'organisation de la mobilité ; en retour, elle peut déployer un nouveau service là où elle est aujourd'hui impuissante. Elle doit également être présente en aval de la mise en place du service. Des efforts importants doivent être déployés pour s'assurer de la qualité du service co-produit ainsi que du respect des principes qui en font un service public. La collectivité veille à ce que les prestations fournies soient de qualité, qu'elles répondent aux besoins identifiés, et que d'éventuelles dérives soient écartées (fraude, irrégularités). Il lui revient également d'assurer la publicité de ce service afin de prévenir un risque de rupture du principe de continuité. Dans le cas du covoiturage, une insuffisance de conducteurs sur les lignes peut être causée par un manque d'information des citoyens et vient directement compromettre la continuité du service. La puissance publique doit aussi veiller à ce que le service ne soit pas capté par des groupes particuliers, ce qui reviendrait à bafouer le principe d'égalité;

- Les citoyens apportent leur temps et leurs actifs (voitures) ; en échange, ils peuvent gagner en pouvoir d'achat, contribuer à la solidarité et la transition (sentiment de sens, appartenance locale, etc.), et le faire sans aucune contrainte, ce qui est une condition d'adhésion dans la société moderne ;
- Ecov apporte la technologie et la capacité de mise en œuvre (développée de manière mutualisée entre tous les territoires) ; elle est financée à ce titre par la puissance publique.

Enlevez l'un des trois acteurs, et le système ne peut plus fonctionner.

3. Le service public partagé, nouvel horizon de l'action publique

Les services publics partagés comme les lignes de covoiturage renvoient à une vision fonctionnelle du service public, dans laquelle prennent la définition et la satisfaction des besoins des citoyens, et non la question de savoir qui réalise le service. Cette vision s'éloigne d'une conception organique du service public, plus rigide, qui assimile service public et administration.

Le service public vise avant tout à remplir une mission, soumise à des obligations spécifiques, pour satisfaire des droits ou des besoins considérés comme essentiels pour l'individu et la collectivité. Sous l'impulsion et le contrôle de la puissance publique, il peut être produit par des acteurs privés, entreprises, associations, et même usagers, dans une logique de contribution au bien commun.

Dans cette perspective, à l'heure où l'action publique se trouve de plus en plus remise en question, les services publics partagés participent d'une forme de renouveau du service public, basé sur une coopération étroite entre les pouvoirs publics (locaux notamment) et les administrés, afin de satisfaire l'objectif premier de tout service public : répondre aux besoins essentiels des citoyens.

Le développement du service public partagé recèle de multiples potentialités pour les citoyens et la puissance publique. Consistant à une participation citoyenne active, il contribue au resserrement du lien social, entre les individus ainsi qu'entre l'individu et sa collectivité. De plus, la participation à la mise en œuvre du service public tend à davantage responsabiliser les citoyens, à favoriser leur appropriation de l'action publique et à améliorer la gouvernance démocratique. Il porte à son degré ultime le principe de participation, qui est l'un des axes majeurs de réforme du service public depuis les années 1990.

Le service public partagé constitue également, pour la collectivité, une opportunité de renforcer la continuité des services publics, d'améliorer leur qualité et d'optimiser l'usage des ressources publiques. Ils peuvent en effet émerger là où l'offre de services publics historiques est insuffisante. En étant co-construits avec les citoyens, ils s'adaptent par définition à leurs besoins, de façon plus personnalisée. Tout cela à moindre coût pour les collectivités publiques, grâce à la "socialisation douce" de moyens privés, mis ponctuellement au service de l'intérêt général.

Ainsi, les lignes de covoiturage permettent à la puissance publique une économie de moyens par rapport à un service de transport public classique qui implique une mobilisation conséquente de ressources (acquisition des véhicules, entretien, recrutement d'agents publics), et qui, de fait, est tout simplement impossible dans de nombreux territoires. Dans le cas des lignes de covoiturage, le service repose sur certains investissements dans l'infrastructure puis de fonctionnement dans l'exploitation du service (logiciel, communication, garantie de trajet etc.), mais surtout sur les ressources des citoyens (véhicules, temps, compétence, réseaux personnels), qui se voient en contrepartie indemnisés pour leur participation au service. In fine, le service est économiquement compétitif et budgétairement soutenable. Pour la collectivité, les lignes contribuent à la continuité et à l'amélioration des services de transport en desservant des zones délaissées par les transports en commun traditionnels. Le service public partagé se veut ainsi plus inclusif en contribuant à satisfaire les besoins du plus grand nombre en étendant les frontières socio-spatiales du service public existant.

Toutefois, à l'évidence, ce nouveau paradigme ne doit pas être, pour les pouvoirs publics, synonyme d'un désengagement, bien au contraire. Le service public partagé n'a aucunement valeur à supplanter de façon généralisée les services publics actuels, mais à les compléter pour les étendre et les rapprocher des bénéficiaires.

Le service public partagé abrite ainsi le potentiel d'une action publique collective, optimisée et capable de s'adapter à la diversité des attentes et des configurations. La participation citoyenne aux services publics répond à une exigence toujours croissante et manifestée par la société de transparence des acteurs publics et privés, de prise en compte des spécificités sociales et territoriales dans les décisions collectives, et surtout d'implication de l'ensemble des parties prenantes à toutes les étapes.

Les paradoxes écologiques des mobilités post-Covid

Thomas ÉVARISTE,²⁹ Jean-Baptiste FRETIGNY,³⁰
Maxime HURE³¹ et Thomas PFIRSCH³²

La pandémie de Covid-19 a-t-elle favorisé l'évolution vers des mobilités plus durables ? Pour conclure le dossier consacré à cette question³³, ses coordinateurs montrent les contradictions des tendances à l'œuvre, entre retour aux mobilités d'avant et inflexions vers un monde plus écologique.

Les réflexions rassemblées dans ce dossier, codirigé par *Métropolitiques* et le Forum Vies Mobiles, ont questionné les effets de la crise sanitaire de Covid-19, au début des années 2020, sur les pratiques et les politiques de mobilité, et ce dans des contextes territoriaux variés, en France, en Europe et ailleurs.

Le dossier met en lumière des tendances paradoxales à l'œuvre dans les mobilités de nos sociétés contemporaines. Il souligne à la fois de fortes continuités dans l'action publique et les pratiques de mobilité (notamment la résilience des systèmes automobile et aérien) et des ruptures importantes liées, en grande partie, au développement du télétravail. Les effets de ces dynamiques sur l'empreinte environnementale du secteur des transports (contribuant, rappelons-le, à 32 % des émissions de gaz à effet de serre en France en 2022) s'avèrent eux aussi profondément ambivalents. Ainsi, le dernier bilan des émissions françaises pointe une lente réduction des émissions routières entre 2022 et 2023 (en lien avec l'électrification du parc et la hausse des prix à la pompe), une baisse des émissions aériennes des

²⁹ Thomas Évariste est titulaire de masters en histoire et en édition (université de Caen). Il a été conférencier des Monuments nationaux à l'abbaye du Mont Saint-Michel, puis a travaillé aux Presses universitaires de France avant de rejoindre le Forum Vies mobiles en tant que responsable éditorial.

³⁰ Jean-Baptiste Frétigny est maître de conférences en géographie à CY Cergy Paris Université, membre du laboratoire PLACES et chercheur associé à l'UNIR Géographie-cités. Ses recherches portent sur l'hétérogénéité des expériences, des représentations et des politiques de mobilités et les défis qu'elles soulèvent, notamment d'un point de vue climatique.

³¹ Maxime Huré est maître de conférences HDR en science politique à l'université de Perpignan Via Domitia, chercheur au CDED (Centre de droit économique et du développement ; EA 4216) et chercheur associé au laboratoire Triangle (Sciences Po Lyon ; UMR CNRS 5206). En 2017, il a publié *Les Mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain* (Paris, Publications de la Sorbonne).

³² Agrégé et docteur en géographie, Thomas Pfirsch est maître de conférences à l'université polytechnique des Hauts-de-France (UPHF), à Valenciennes, et membre du laboratoire Géographie-cités (UMR 8504). Après un doctorat consacré à la géographie des réseaux familiaux dans les classes supérieures napolitaines, ses recherches portent aujourd'hui sur les mobilités et les pratiques urbaines des élites, notamment en Italie et en Europe du Sud.

³³ <https://metropolitiques.eu/Les-mobilites-post-Covid-un-monde-d-apres-plus-ecologique.html>

vols internes, mais aussi une hausse de celles liées à l'aviation internationale sur la même période.

En mettant à jour ces évolutions ambivalentes, le dossier ouvre de nouvelles pistes pour la recherche. Dans ce texte conclusif, nous en retiendrons trois : premièrement, en ce qui concerne les pratiques de mobilité, la crise sanitaire peut être analysée comme une période propice à l'accélération de tendances préexistantes ; deuxièmement, la rupture provoquée par les confinements dans les systèmes de mobilité a fait advenir de nouvelles problématiques pour l'action publique ; enfin, ce dossier montre des tendances qui permettent d'entrevoir une société mobile plus à même de prendre en compte les enjeux écologiques, tout en mentionnant un certain nombre de sujets absents des agendas politiques et pourtant incontournables au regard des enjeux climatiques, sociaux et environnementaux contemporains.

1. Les effets de la crise sanitaire sur les mobilités : rupture, continuité ou accélération de tendance ?

Les effets de la crise sanitaire sur les pratiques de mobilité ont été, de prime abord, déterminés par les mesures de restriction des déplacements prises par les gouvernements lors des pics épidémiques, en particulier au moment des premiers confinements au printemps 2020. Si, à première vue, tout semble s'être arrêté, on a observé en réalité une forte divergence entre les modes de transport collectif d'une part (aviation, train, métro, etc.), mis à l'arrêt, puis tenus d'adopter des mesures sanitaires coûteuses pour redémarrer leurs activités, et les modes de transport individuel d'autre part (vélo, marche, automobile), largement privilégiés par les individus durant les périodes de restriction ou de confinement par crainte d'une contamination. L'automobile a alors été perçue comme « un refuge » pour les individus (Vincent *et al.*)³⁴, comme cela a été observé lors des épisodes de fortes chaleurs.

Cependant, l'analyse sur la durée proposée dans le dossier montre qu'une fois levées les mesures de restrictions, le nombre de déplacements a globalement retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire. C'est net dans le cas de l'aérien et des transports collectifs dès 2022, et dans une moindre mesure dans celui de l'automobile. Seules les pratiques du vélo (Chapelon *et al.*)³⁵ et de la marche (Leuba)³⁶ dans les grandes métropoles semblent en

³⁴ <https://metropolitiques.eu/Des-inflexions-durables-dans-l-usage-post-Covid-de-la-voiture.html>

³⁵ <https://metropolitiques.eu/Urbanisme-tactique-cycliste-et-crise-sanitaire.html>

³⁶ <https://metropolitiques.eu/Quelle-politique-de-la-marche-apres-les-confinements.html>

augmentation de manière durable. On est frappés de constater la résilience du système automobile (Vincent *et al.*)³⁷ et l'appétence toujours plus grande pour les déplacements aériens, où les acteurs du secteur comme les consommateurs entretiennent même un sentiment de revanche (Lin)³⁸. Ce retour en accéléré aux déplacements carbonés est ainsi à rebours des efforts à réaliser pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Au final, le dossier montre que la transformation la plus significative des pratiques de mobilité est liée au développement du télétravail, qui a été massif pour une partie de la population active (cadres, salariés du secteur des services aux entreprises et agents administratifs notamment). Les effets de cette transformation de l'organisation du travail sur les pratiques de mobilité s'avèrent complexes à évaluer (Aguilera *et al.*)³⁹. La rupture du télétravail s'inscrit dans la durée et devient une norme pour de nombreuses entreprises. Les changements qu'elle induit sont déjà perceptibles dans les rythmes et les modes de transports utilisés, mais se révèlent paradoxaux et contre-intuitifs. Si le télétravail favorise une diminution des déplacements domicile-travail, il peut s'accompagner d'une augmentation des déplacements privés, souvent effectués en voiture. De même, dans la métropole de Lyon, tandis que le télétravail permet de diminuer les volumes de déplacements domicile-travail réalisés en automobile, il est également vecteur d'une nouvelle distribution des flux dans les transports collectifs avec des phénomènes de jours de pointe les mardis et les jeudis et peut entraîner une baisse de la fréquentation globale de ces derniers (Vincent *et al.*)⁴⁰.

2. De nouvelles problématiques pour les politiques de mobilités ?

Ces évolutions des pratiques de mobilité sont à relier avec l'action menée par les décideurs politiques. Dans cette perspective, la crise sanitaire a été un levier pour accélérer des transformations déjà à l'œuvre avant les années 2020. L'action la plus emblématique menée pendant la crise sanitaire – l'aménagement de « coronapistes »⁴¹ pour les cyclistes – traduit ainsi l'accélération des plans en faveur du vélo préalablement élaborés par les

³⁷ <https://metropolitiques.eu/Des-inflexions-durables-dans-l-usage-post-Covid-de-la-voiture.html>

³⁸ <https://metropolitiques.eu/Revenge-travel-aeromobilites-et-industrie-aerienne-apres-la-pandemie.html>

³⁹ <https://metropolitiques.eu/Le-teletravail-et-la-promesse-fragile-de-mobilites-plus-durables.html>

⁴⁰ <https://metropolitiques.eu/Des-inflexions-durables-dans-l-usage-post-Covid-de-la-voiture.html>

⁴¹ Le surnom de « coronapiste » a été donné aux **aménagements cyclables** provisoires créés lors de la **pandémie de Covid-19** dans le but de fluidifier la circulation urbaine, décongestionner les transports publics, favoriser le respect des distances de sécurité et encourager un mode de transport décarboné.

collectivités locales (Chapelon *et al.*)⁴². La pérennisation de cet « urbanisme tactique » dans certaines villes témoigne d'un engagement de fait dans des modes de déplacements peu carbonés. Ce dernier a d'ailleurs bénéficié d'un fort encouragement de l'État, qui, avec son plan « vélo et mobilités actives » lancé en 2018 avait poussé diverses collectivités à concevoir leurs propres plans avant la pandémie.

De plus, à l'échelle locale, les engagements pérennes en faveur du vélo ne concernent qu'une partie des métropoles (Debrie et Maulat)⁴³. Les actions en faveur de la marche semblent quant à elles encore plus limitées (Leuba)⁴⁴. Cet engagement en faveur des modes actifs apparaît d'autant plus modeste si on le compare à l'ampleur des fonds publics attribués aux secteurs automobiles et aériens, dont les intérêts ont été pris en compte dans la logique – de court terme – des plans de relance dès le début de la pandémie.

Il ressort donc de cette période (2020-2024) une grande confusion dans les orientations politiques de long terme entre des tendances écologiques et anti-écologiques qui se côtoient et se succèdent.

Ces contradictions des politiques de mobilité post-Covid peuvent s'expliquer de plusieurs manières. La crise sanitaire a fragilisé le modèle de financement des transports collectifs, confrontés à la chute des recettes liées aux usagers et à l'augmentation des coûts engendrés par les mesures de protection sanitaire (désinfection, sièges vides pour éviter la proximité physique, etc.) (Avril et Henny)⁴⁵. Cette fragilisation constitue un autre paradoxe, puisque les besoins d'investissement dans le secteur, qui a dû essuyer une inflation des prix de l'énergie, sont incontournables pour espérer une diminution des déplacements carbonés. Cette problématique est à mettre en lien avec l'essor du télétravail qui, on l'a dit, a redistribué la fréquentation des transports collectifs dans les grandes villes (Vincent *et al.*)⁴⁶. Or, si l'encadrement du télétravail a été accompagné par les pouvoirs publics, en particulier au sein des administrations, l'ampleur de son déploiement dans les entreprises n'a pas été anticipée. Cette réorganisation des mobilités quotidiennes en lien avec le télétravail a des effets écologiques incertains à long terme (Aguilera *et al.*)⁴⁷.

⁴² <https://metropolitiques.eu/Urbanisme-tactique-cycliste-et-crise-sanitaire.html>

⁴³ <https://metropolitiques.eu/Les-politiques-de-mobilite-des-metropoles-ont-elles-ete-redefinies-par-la-crise.html>

⁴⁴ <https://metropolitiques.eu/Quelle-politique-de-la-marche-apres-les-confinements.html>

⁴⁵ <https://metropolitiques.eu/La-crise-sanitaire-a-t-elle-grippe-les-transports-collectifs.html>

⁴⁶ <https://metropolitiques.eu/Des-inflexions-durables-dans-l-usage-post-Covid-de-la-voiture.html>

⁴⁷ <https://metropolitiques.eu/Le-teletravail-et-la-promesse-fragile-de-mobilites-plus-durables.html>

De manière générale, les nouvelles problématiques de mobilités s'imposant aujourd’hui dans les politiques publiques proviennent autant des changements de comportement des individus (rythmes de travail, appétence pour l'avion) que des stratégies poursuivies par les entreprises (télétravail, revanche de l'aérien). À ce titre, le développement massif des livraisons à domicile depuis la crise sanitaire pose un problème de régulation des activités privées et des lieux de stockage dans les villes et leurs périphéries et donc des flux engendrés par cette nouvelle économie de plateforme (Debrie et Maulat)⁴⁸.

Enfin, au-delà de la transformation accélérée du secteur sur l'emploi (robotisation), les effets de la revanche de l'aérien sur les émissions de GES n'ont pour l'heure pas véritablement conduit à des stratégies politiques lisibles en la matière, alors que l'aviation constitue l'un des modes de transport les plus polluants (Lin)⁴⁹.

Ainsi, si l'urgence de la situation sanitaire et les incertitudes quant à l'évolution de l'épidémie n'ont pas aidé les décideurs politiques à penser une planification/bifurcation écologique des mobilités dans les premières semaines de la pandémie, de nouvelles problématiques se sont rapidement imposées, notamment financières, tandis que d'autres ne semblent pas être vues comme prioritaires.

3. Des points d'appui pour une société mobile plus écologique

Nonobstant ces difficultés en matière d'action publique, les réflexions rassemblées dans ce dossier livrent des pistes utiles pour orienter les mobilités vers une meilleure prise en compte des enjeux climatiques et écologiques. En matière d'action publique, la pérennisation des « coronapistes » accompagnant le développement de la pratique cyclable (Chapelon *et al.*)⁵⁰ ainsi que le déploiement d'une politique de la marche en Suisse (Leuba)⁵¹ représentent des leviers encourageants. Les préoccupations sanitaires peuvent donc servir de levier pour le développement des mobilités actives. Les réflexions en cours dans le monde universitaire sur la transition écologique des activités de recherche sont également stimulantes (Ben Ari et Wilde)⁵². Les mouvements *flying less* aux États-Unis ou celui de Labos 1point5 en France permettent d'engager des

⁴⁸ <https://metropolitiques.eu/Les-politiques-de-mobilite-des-metropoles-ont-elles-ete-redefinies-par-la-crise.html>

⁴⁹ <https://metropolitiques.eu/Revenge-travel-aeromobilites-et-industrie-aerienne-apres-la-pandemie.html>

⁵⁰ <https://metropolitiques.eu/Urbanisme-tactique-cycliste-et-crise-sanitaire.html>

⁵¹ <https://metropolitiques.eu/Quelle-politique-de-la-marche-apres-les-confinements.html>

⁵² <https://metropolitiques.eu/L-universite-peut-elle-apprendre-a-se-passier-de-l-avion.html>

discussions, des évaluations et des actions concrètes sur la diminution de l'impact des mobilités des enseignants-chercheurs. Possible point d'appui, l'essor du télétravail invite à intégrer tous les paradoxes de la mobilité, en ouvrant de nouveaux questionnements : sera-t-il un levier pour un retour à des activités de proximité ou au contraire un vecteur d'accroissement des déplacements longue distance ? Ouvre-t-il la voie à une diminution des déplacements pendulaires réalisés en automobile ou à un délaissement des transports collectifs dans les grandes villes (Aguilera *et al.*)⁵³ ?

Cependant, ces différents leviers restent encore modestes au regard des enjeux climatiques. La question de la diminution et de l'évitement des mobilités dans nos sociétés (en volume et en distance) n'a toujours pas été mise à l'agenda politique. Ce constat est assez paradoxal, puisque la crise sanitaire a été l'occasion d'une expérimentation en temps réel de ralentissement et d'immobilité, lors des confinements, ainsi que la seule période où une diminution nette des émissions de GES a été observée. Cinq ans après, force est de constater que la pandémie ne nous a pas conduits vers un monde moins mobile ou mobile autrement. Le monde d'après est-il donc simplement un rattrapage – voire une accentuation – des pratiques du monde d'avant ?

L'analyse des effets de la crise sanitaire sur les mobilités questionne donc les mécanismes de gouvernement au cours des périodes de crise. On observe un décalage dans l'action publique entre la temporalité courte de gestion de la crise et la difficulté à penser le temps long de la transition écologique, voire de l'adaptation au changement climatique. Cette difficulté pourrait expliquer les paradoxes à l'œuvre dans les politiques de mobilité. La gestion de la crise sanitaire interroge la manière dont nos sociétés pourront anticiper les crises climatiques à venir (inondations, vagues de chaleur, tempêtes et autres événements extrêmes), alors que les politiques menées ne sont pas au niveau des enjeux actuels et oublient que la crise pourrait prochainement devenir la norme.

⁵³ <https://metropolitiques.eu/Le-teletravail-et-la-promesse-fragile-de-mobilites-plus-durables.html>

Les partenaires du CIRIEC-France



LES ETUDES DU

CIRIEC

France

Collection Economie collective & territoires

Thème 8 – Des mobilités responsables et solidaires

Comment, dans la transition économique, sociale, énergétique et environnementale, les parties prenantes de l'intérêt collectif, acteurs publics et organisations de l'économie sociale et solidaire peuvent-elles répondre aux besoins fondamentaux de populations ?



Editions du CIRIEC-France