



LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES S'ENGAGENT POUR LE CLIMAT

Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation
Rapport d'information n° 108

LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ



Jean-Marie BOCKEL
*Président de la Délégation
aux collectivités territoriales
et à la décentralisation*
Sénateur du Haut-Rhin

La France, pays hôte de la conférence de Paris sur le climat COP21, a un rôle important à jouer pour mobiliser la communauté internationale sur des objectifs significatifs et concrets. Une chance d'avancer se trouve aujourd'hui à notre portée. Le Sénat a décidé de s'impliquer.

Pour ce qui la concerne, la délégation aux collectivités territoriales s'est attachée à mettre en valeur le rôle moteur des collectivités territoriales dans la lutte contre le changement climatique. De fait, nos collectivités territoriales ont su lancer de façon exemplaire, depuis les années 1990 au moins, des actions de toutes natures en faveur du climat. Grâce à ses collectivités, la France pourra se présenter lors de la Conférence de Paris comme un pays actif et efficace.

Le rapport d'information de la délégation aux collectivités territoriales vise à illustrer et à faire connaître ce puissant facteur de crédibilité de notre pays dans sa responsabilité de pays hôte de la conférence. Il vise aussi à saluer et à diffuser une action locale sans laquelle les engagements qui seront pris par les États resteraient très largement inefficaces.

Oui, les collectivités territoriales s'engagent pour le climat, et toute la France s'y engage avec elles !



Marie-Françoise PEROL-DUMONT
*Rapporteure pour
les transports et la mobilité*
Sénatrice de la Haute-Vienne

Les transports sont un champ d'action privilégié dans la lutte contre le changement climatique.

Participant à 27,8% des rejets nationaux en 2012, ils constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. Nos modes de déplacement sont encore largement dépendants de l'usage individuel de la voiture, source importante de rejets de gaz carbonique. 92% des émissions produites par les transports sont ainsi imputables au seul trafic routier. De façon plus préoccupante, le poids des transports dans les émissions a connu une forte progression, avec une hausse de 13% entre 1990 et 2011, et demeure largement supérieur à la moyenne européenne, aux alentours de 20%.

Autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales ont su prendre la mesure de la responsabilité qui leur incombe à l'égard du changement climatique en favorisant des modes de déplacement plus sobres sur leur territoire. Aussi agissent-elles dans quatre directions.

Tout d'abord, les acteurs locaux organisent le report modal vers les transports collectifs. Pour ce faire, ils veillent à renforcer la performance des transports collectifs, en proposant des horaires cadencés et des tarifs compétitifs. Ils sont également attentifs à la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport, de manière successive (l'intermodalité) ou alternative (la multimodalité). Dans cette optique, ils regroupent leurs offres dans des centrales de mobilité, rapprochent leurs tarifs avec des solutions de billetterie intégrée, ou

coordonnent leurs actions au sein de syndicats mixtes de transport.

Parce que les transports collectifs ne sauraient suffire pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacement, les collectivités proposent des solutions de mobilité dites alternatives. Pour les courtes distances, elles encouragent la mobilité douce, avec l'usage du vélo ou la pratique de la marche. Dans les zones peu denses, elles promeuvent des modes de déplacement partagés, tels que le covoiturage, ou « *sur mesure* », comme les transports à la demande.

Au-delà des transports collectifs et alternatifs, les élus locaux favorisent l'émergence de véhicules peu émissifs. Ils offrent ainsi un appui technique ou financier à l'achat de véhicules électriques, ainsi qu'au déploiement d'infrastructures de recharge.

Enfin, les collectivités savent mobiliser d'autres compétences que celles relatives aux transports pour favoriser la mobilité durable. En tant qu'employeurs, elles facilitent les trajets domicile-travail de leurs agents au moyen de plans de déplacements. En matière de commande publique, elles acquièrent des véhicules peu émissifs lors du renouvellement de leur flotte. Celles qui sont détentrices de pouvoirs de police relatifs à la circulation et au stationnement, ou de compétences afférentes à la gestion de la voirie, veillent à une utilisation réfléchie du réseau routier.

Ces actions demandent à être poursuivies et amplifiées, afin de réduire significativement l'empreinte carbone des transports.

L'amélioration de la performance énergétique des véhicules individuels ne pourra, à elle seule, permettre d'atteindre cet objectif. Il est donc nécessaire de continuer à œuvrer en faveur du report modal vers les transports collectifs, priorité d'action des autorités organisatrices de la mobilité.

À cette fin, il paraît crucial que se diffusent, dans chacun de nos territoires, des politiques de mobilité davantage intégrées. Si l'implication des élus locaux dans le domaine des transports est indéniable, elle achoppe parfois sur deux difficultés : des responsabilités émiettées et des actions cloisonnées. C'est pourquoi certaines collectivités pionnières ont entendu coordonner et élargir leurs actions dans ce domaine.

Une meilleure coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité permet d'éviter des politiques isolées, redondantes ou contradictoires. Elle contribue à faire émerger, dans chaque bassin de vie, des réseaux interopérables, une information

multimodale et une billettique intégrée, à même de faciliter les déplacements dans le respect du développement durable. L'élaboration des nouveaux schémas régionaux de l'intermodalité, créés par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), ainsi que le transfert aux conseils régionaux de l'organisation de la mobilité interurbaine, prévu par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), doivent faciliter la poursuite de cet effort de coordination.

En outre, une action globale en faveur de la mobilité, dépassant le seul domaine des transports pour embrasser tous les leviers d'action disponibles, permet d'impulser une dynamique positive en faveur de modes de déplacement sobres. La maîtrise de l'étalement urbain, d'une part, et le déploiement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), d'autre part, contribuent en particulier à limiter en amont les besoins de déplacement.

Enfin, il est important d'accorder une attention spécifique aux enjeux sociaux posés par la mobilité, droit fondamental. Une conception durable de la mobilité poursuit trois finalités : la qualité environnementale, bien sûr, mais aussi l'équité sociale et l'efficacité économique. En proposant des alternatives à l'usage individuel de la voiture dans les zones mal dotées en transports – les zones périurbaines et rurales – ou auprès des publics les plus isolés – les personnes jeunes, âgées et défavorisées non motorisées –, les acteurs locaux œuvrent tout à la fois contre le changement climatique et pour l'inclusion sociale.

Au terme de mes travaux, j'ai pu observer que la multiplicité des politiques de transport mises en œuvre par les collectivités fait d'elles des laboratoires de bonnes pratiques en matière de mobilité durable, au service de nos concitoyens.

Si les échelons locaux ont développé depuis plusieurs années des solutions de mobilité vertueuses, ils sont prêts à aller plus loin grâce aux perspectives de clarification des compétences introduites par la loi NOTRe, dès lors que leurs ressources financières seront garanties : l'assiette du versement transport doit être préservée, et les solutions de remplacement de l'écotaxe pérennisées.

En fin de compte, la nécessité de répondre aux besoins croissants de mobilité tout en luttant contre le changement climatique suppose le déploiement massif de solutions de déplacement moins émissives, dont les collectivités sont les acteurs moteurs.

Le conseil régional du Limousin : le report modal vers le transport ferroviaire

La région Limousin a mis sa compétence ferroviaire au service de la mobilité durable. Souhaitant encourager le report modal vers le transport ferroviaire, le conseil régional a renforcé l'attractivité de son offre de transport express régional (TER), dont les horaires ont été cadencés en 2013 et les tarifs refondus en 2015, et a organisé l'intermodalité autour du réseau ferré, avec la mise en service de pôles d'échange depuis 2000, d'une centrale d'information multimodale en 2009, et d'une solution de billettique intégrée en 2011. S'agissant des pôles d'échange, après la création réussie du Centre intermodal d'échanges de Limoges (CIEL), des structures similaires ont été développées à Aubusson, La Souterraine, Égletons, Tulle, Uzerche et, plus récemment, à Brive en 2014. En ce qui concerne la centrale d'information multimodale, dénommée « Mobilimousin », celle-ci recense les offres de transport proposées par plusieurs collectivités (région Limousin, départements de la Corrèze, de la Creuse et de la Haute-Vienne, agglomérations de Brive, de Limoges et de Tulle) et leurs partenaires (aéroports, taxis et SNCF). Une centrale d'appels lui est associée. Quant à la solution de billettique, appelée « Passéo », elle permet d'utiliser à la fois le réseau de TER du conseil régional, et les lignes de bus de Brive et de Tulle.

■ Résultats

- Une fréquentation des TER **en hausse de 25%** en dix ans, motivée par des trajets domicile-travail dans **34% des cas**.
- Des progrès en matière d'intermodalité avec **7 pôles d'échange**, **88 519 visites** et **11 300 appels** sur la centrale « Mobilimousin », et la vente de **15 500 billets** « Passéo ».

Le conseil départemental de la Haute-Vienne : les transports à la demande et le covoiturage en milieu rural

Le département de la Haute-Vienne a souhaité développer des alternatives à l'usage individuel de la voiture en zone rurale. Dans cette optique, il a déployé une offre de transport en autocar à la demande en 2013, ainsi que des aires et une plateforme de covoiturage dès 2009. En premier lieu, le conseil départemental a renouvelé son réseau de transport en autocar. D'une part, les lignes scolaires ont été rationalisées autour de bassins de vie, ce qui a permis de maintenir le reste à charge pour les familles à 60 euros par élève et par an. D'autre part, les lignes régulières sont en cours de restructuration, avec la création de deux lignes « express » reliant Limoges en un temps réduit (30 à 40 min). Un service de rabattement, « Moohv 87 », permet d'acheminer les habitants dont le domicile n'est pas directement desservi par ces lignes vers le point d'arrêt le plus proche. En complément, une offre de proximité, « Proxi Moohv 87 », donne à chacun la possibilité d'être acheminé de son domicile vers son chef-lieu de canton. Ces services de rabattement et de proximité sont activables à la demande. Afin de favoriser l'utilisation de cette offre renouvelée, un tarif unique et modique de 2 euros par trajet a été fixé. En second lieu, le conseil départemental a encouragé le covoiturage. L'aménagement d'une trentaine d'aires de covoiturage a été entrepris, dont 11 en site propre. Une plateforme en ligne, « covoiturage87 », a en outre été créée.

■ Résultats

- **594 494 passagers transportés** et **1,6 M de km parcourus** sur le réseau de transport en autocar en 2014, dont les émissions par passager sont limitées à **53 grammes de CO₂/km**.
- **11 aires de covoiturage** en site propre affichant un **taux de fréquentation de 50%**, et **4 000 inscrits** sur la plateforme « covoiturage87 ».

Limoges Métropole : les transports collectifs et les modes doux à traction ou à assistance électriques

Avec Lyon et Saint-Etienne, Limoges Métropole est l'une des rares agglomérations à avoir conservé un réseau de trolleybus, dont l'origine remonte aux années 1930. Cette spécificité, qui s'explique par la topographie accidentée de la ville et une vision de long terme en matière de mobilité, la positionne comme une collectivité de premier plan dans le domaine des transports à traction électrique. Au total, 5 lignes de trolleybus desservent son territoire. Soucieuse de renforcer la performance de ces équipements, l'agglomération a acquis 4 trolleybus articulés en

2012, qui permettent de transporter une centaine de passagers supplémentaires par rapport aux équipements classiques, tout en favorisant les économies d'énergie. Par ailleurs, la création récente d'un service de location de vélos à assistance électrique, les « V'Lim », a confirmé son engagement en faveur de l'électro-mobilité. Après une phase d'expérimentation auprès d'un public étudiant, 400 vélos ont été mis en service en 2015, dont 240 à assistance électrique.

■ Résultats

- **5,1 M de passagers transportés** et **14,6 M de km parcourus** sur le réseau urbain en 2014, soit une hausse de respectivement 15% et 9% depuis 2008.
- **5 lignes de trolleybus** représentant la moitié des passagers et le tiers des kilomètres en 2012.
- **400 vélos** dont **240 électriques**, loués pour moitié un mois après leur mise en service.

Mulhouse Alsace Agglomération : le tram-train, l'innovation au service de la mobilité durable

Mulhouse Alsace Métropole a mis l'innovation au service de la mobilité durable. Après la création de lignes de tramway en 2006, l'agglomération a développé deux solutions de mobilité hybrides : le tram-train en 2010, et le tram-bus en 2013. En ce qui concerne le tram-train, cet équipement, financé et cogéré en partenariat avec la région Alsace notamment, a la capacité de circuler tant sur les voies de tramway que sur le réseau ferré. Premier exemple français de ce type, il relie Mulhouse à 5 communes de la vallée de la Thur (Cernay, Lutterbach, Thann, Vieux-Thann et Wittelsheim) et a vocation à être étendu jusqu'à la localité de Kruth. Quant au tram-bus, il s'agit d'un bus à haut niveau de service, circulant partiellement sur une voie dédiée et bénéficiant de priorités aux feux de croisement, dont les horaires sont synchronisés avec ceux du tramway. En parallèle, l'agglomération a mis en place des véhicules en auto-partage (6 stations), et des vélos en libre-service (40 stations) afin de diversifier son offre de transports. Par souci d'exemplarité, elle a déployé un plan de déplacements d'entreprise à l'attention de ses propres agents en 2005, et a intégré à sa flotte des véhicules peu émissifs (124 véhicules sur les 708 détenus par la ville et l'agglomération). Dernier projet en date en faveur de la mobilité durable, le « compte mobilité », une solution d'information et de billettique intégrée accessible sur les terminaux mobiles, va être expérimenté en 2016.

■ Résultats

- **20 M de passagers transportés** et **6,5 M de km parcourus** sur le réseau de transport, avec un **doublément** du nombre d'usagers quotidiens des transports collectifs entre Mulhouse et les communes de la vallée de la Thur depuis la mise en service du tram-train.
- Un **recul de 68 à 61% de la voiture**, et une **hausse de 7 à 11% du vélo** et de **11 à 16% des transports collectifs**, cinq ans après l'adoption du plan de déplacements d'entreprise.
- Une **baisse de 11,6% des émissions** dues aux transports routiers de 2005 à 2009.

Le conseil régional de Bourgogne : un schéma en faveur des véhicules électriques

La région Bourgogne a adopté un schéma de déploiement des bornes de charge pour les véhicules électriques en 2015, à l'issue d'un travail partenarial. Ce document fixe des objectifs d'installation, précis et quantifiés, canton par canton. Afin d'accompagner l'essor des véhicules électriques, il s'agit de faire émerger un réseau de bornes de charge suffisantes en nombre, cohérentes dans leur répartition géographique et homogènes du point de vue de la qualité de service. Outre ce schéma, le conseil régional offre une aide au déploiement des bornes à hauteur de 40%, intègre progressivement des véhicules électriques à des services d'auto-partage ainsi qu'à son parc automobile, et conduit des opérations de communication à travers l'association « *Bourgogne Mobilité Électrique* », qu'il a cofondée.

■ Résultats

- **397 véhicules électriques** en circulation en région Bourgogne en 2014.
- **1 042 bornes** devant être implantées d'ici 2025, avec les premières réalisations dès 2015.