

ASSISES DE LA MOBILITÉ

*Compte-Rendu de l'atelier « une mobilité plus soutenable »
Epernon, 17 novembre 2017*

1. Introduction

La mobilité est un enjeu de taille sur le plan financier. En effet, pour les ménages, il s'agit de près de 14% de leur consommation. Ce poste de dépense est principalement tourné vers le financement de la voiture, son entretien et son carburant (83,5% du budget). De manière plus secondaire, il comprend les transports en communs terrestres (10%) et, enfin, l'avion (6,5%).

Pour l'État, la charge est également lourde ; aux alentours de 50 Mds€ annuels, assumée à près de 75% par les collectivités territoriales. L'essentiel de ses dépenses étant consacré aux routes.

Dans ce contexte, comment rendre les transports plus soutenable financièrement, tant pour les ménages que pour l'État ?

2. Discussion

Le constat de départ est la volonté affichée par Mme BORNE, Ministre des transports, de concentrer l'effort public sur les **mobilités du quotidien** au détriment des grands projets d'infrastructures. Cette volonté politique première semble être partagée par les participants.

a. La route

Nombre de participants semblent s'accorder sur la **qualité relative des routes du département**, souvent trop étroites, parfois abimées – singulièrement par les petits poids lourds (3,5T) défonçant les chaussées et abimant les façades des maisons dans les rues étroites.

Plusieurs éléments de discussion sont à relever :

- Une **règlementation accrue** à l'encontre des petits camions pourrait avoir un impact positif sur les finances locales de réfection des routes ;
- La région de la Bretagne est citée en exemple pour la qualité de ses routes ;

En outre, chacun s'interroge sur l'avenir du « **ferroutage** » dont il a longtemps été dit qu'il était une solution utile à plusieurs des problèmes cités précédemment, sans pour autant que son développement ait particulièrement frappé les débattants.

b. Le train

Deux points majeurs sont soulevés sur le coût du transport en train, de natures à freiner son usage :

- La **limite de 75km de Paris** au-delà de laquelle le tarif de la migration de travail n'est pas minoré par un abonnement. En Eure-et-Loir, seule une partie du département

entre dans cette zone. Or, il est rappelé que depuis l'existence de cette limite, les migrations professionnelles entre Chartres (89 km) et Paris se sont largement accrues; Il est proposé l'établissement d'un « **Carnet de tickets** » **de trains à un prix attractif pour les salariés et les indépendants** contraints de faire régulièrement le trajet entre Paris et l'Eure-et-Loir, sans pour autant qu'un abonnement quotidien ne leur soit pleinement utile.

c. Les transports en communs

Si les participants manifestent un certain enthousiasme à l'égard du réseau de bus, une incompréhension demeure. **Pourquoi les horaires des bus ne sont pas coordonnés avec ceux du train et ceux des établissements scolaires ?** Il semble à chacun qu'un moyen simple pour augmenter leur fréquentation serait de les synchroniser. **En outre, cela éviterait que certains bus tournent presque à vide.**

Par ailleurs, il est pointé la **faible plage horaire des bus**. En effet, avec un service qui s'arrête avant 20h30, nombre d'usagers du TER se contraignent à prendre leur voiture pour se rendre à la gare quand ils anticipent un retour tardif.

d. Taxe sur les produits pétroliers

Les participants s'interrogent sur la **traçabilité de l'affectation de la TCIFE**. En effet, ils se demandent s'il serait possible de s'assurer que celle-ci a pour principale affectation des postes de dépenses relatifs aux routes et leur entretien. **Cette meilleure visibilité sur l'usage du droit d'accise responsabiliserait d'autant les consommateurs, conscient de la destination du surcoût dont il s'acquitte.**

3. Conclusion

Chacun est très conscient qu'une politique des transports plus soutenable s'inscrit dans le contexte plus général de **l'évolution des modes de vie**. À ce titre, plusieurs débattants ont souligné le développement du « **télétravail** ». En effet, les conséquences positives de cette évolution sociétale sont nombreuses : moins de pollution, moins d'embouteillages, moins d'accidents de la circulation, etc.

Si cet exemple est pris parmi d'autres, **il témoigne du lien étroit entre mode transport, mode de consommation et mode de vie.**