

Matin : place aux débats !

Sujets choisis par les auditeurs

- Jusqu'où faut-il subventionner la mobilité électrique ?
- Report modal (bouger mieux) VS sobriété (bouger moins)... quelles implications sociales ?
- Faut-il / peut-on rationner les mobilités ?

Sujets non traités par les auditeurs

- Et si la focalisation sur les obligations de moyen (inclusivité du processus de définition des politiques, ...) nous empêchait de définir les objectifs de résultat ? Quelles sont les inégalités qu'on souhaite réduire ?
- Le vélo comme moyen de déplacement : populo hier / bobo aujourd'hui – cela peut-il évoluer ?
- Tarification sociale / tarification unique / gratuité : qu'est-ce qui est juste ?

Jusqu'où faut-il subventionner la mobilité électrique ?

Groupe 1

Participants : Henri Vichard, Géraldine Paloc, Aurelie Millot, Florence Puig, Stéphane Mollet

Constat : la mobilité électrique est déjà largement subventionnée.

- Il y a même un empilement des aides (de l'Etat et des collectivités aux particuliers + et des aides perçues directement par les constructeurs, ...).
- Mais sans visibilité à moyen terme sur l'évolution des montants alloués.

Question : que doit-on subventionner ? Aide à l'achat VS aide à l'infra ?

- Aide à l'achat : manque de lisibilité sur les aides, certaines aides conditionnées à certains niveaux de revenus. Quelle est la cible de ces aides : particuliers VS entreprises ?
- Aide sur l'infra : installation de bornes de recharge à domicile (privé) et aide pour l'installation de borne pub (programme ADVENIR) + réfaction à 75% du TURP jusque fin 2025. Des aides qui masquent les différences spatiales : le modèle économique ne fonctionne que dans les zones denses. Risque de voir émerger de futures zones blanches, non couvertes par les bornes, comme sur les réseaux téléphoniques.
- Au final des niveaux d'aides différents en fonction des territoires et un manque de lisibilité de l'ensemble des aides.

Sur quels critères peut-on flécher les aides ?

- Constat : les aides bénéficient aujourd'hui aux plus aisés car impliquent l'achat d'un véhicule neuf ! Comment aider les plus précaires ? comment aider ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture ?

JOURNEE D'ECHANGES ENTRE AUDITEURS

1er AVRIL

- Sur quel critère choisir ? Celui de la dépendance à la voiture ? Celui de l'éloignement aux T/C ? Ou de la contrainte professionnelle ? Le nombre de kilomètres parcourus au quotidien ?
- Mais attention à l'usine à gaz !
- Peut-on tirer les conséquences des aides déjà versées ? Faire un bilan quantitatif et qualitatif des attributions (qui en a bénéficié ? Y-a-t'il eut des effets pervers ?)

Débat : cibler les aides sur les plus contraints (indicateurs sociaux, spatiaux, ...) VS continuer à massifier pour être à la hauteur du virage

- N'est-ce pas un peu tôt pour flécher uniquement sur les plus précaires ? Ne doit-on pas maintenir les aides pour massifier et fournir un effort de clarification et d'accompagnement spécifique pour les plus précaires ?
- Quelle efficacité des aides aux plus aisés ? Vrai levier ou effet d'aubaine ?

Groupe 2

Participants : Thomas Malagie, Edouard Parant, Franz Jumain, Françoise Tesse, Karim Saadi, Claire-Marine Javary

Subventionner, mais quoi ?

- L'achat du véhicule ?
- L'achat de l'électricité ?
- Les infrastructures de recharge ?
- Et qui ? Cibler la subvention au type d'usage ? Pas si simple mais à creuser ...

Choix de se focaliser sur l'aide à l'achat pour les particuliers/pro, plutôt que sur le financement des infrastructures et de l'énergie.

- Aujourd'hui ceux qui achètent des véhicules électriques, ce sont des CSP+, qui ont des moyens, sont sensibilisés à l'écologie et ne font pas beaucoup de kilomètres (moyenne d'âge d'achat d'un véhicule neuf : 53 ans).
- Le problème de l'autonomie est un frein à l'accessibilité pour les gens qui vivent dans des zones peu denses, pour les indépendants, les roulants etc....
- Aujourd'hui les subventions ne sont pas au niveau, et sont destinées aux gens déjà riches, et ne sont pas assez connues.
- Ceux qui n'ont pas les moyens ne sont pas dans le viseur > zones périurbaines et rurales.

Enjeux : faire en sorte que les subventions permettent une réduction de l'usage de la voiture

- Définir la zone de pertinence des véhicules individuels (professionnels, indépendants, zones périurbaines, rurales) et orienter les aides sur ces publics-là ?
- Changer les usages et la subvention peut être un levier pour transformer les usages de la voiture (nombre de véhicules par foyer ? Est-ce qu'on subventionne le fait d'avoir 2 voire 3 véhicules par ménages ?) + offrir des alternatives dans les zones pour lesquels les transports collectifs et le vélo sont pertinents
- Cibler les déplacements domicile-travail et les professionnels

Propositions :

JOURNEE D'ECHANGES ENTRE AUDITEURS

1er AVRIL

- Trouver des solutions simples pour ne pas faire des usines à gaz / l'Etat ne peut pas tout contrôler / l'entreprise est une bonne entrée. Le rôle des entreprises : défiscalisation, partage de flotte... mise à disposition de véhicules pour les salariés / autopartage de flottes d'entreprises
- Les types de véhicules : développer des filières de petits véhicules électriques qui soient moins chers en production, pour qu'ils soient plus accessibles, utilisés pour les déplacements du quotidien et que cela incite à prendre d'autres moyens de transports pour les longues distances.
- Développer le leasing pour les entreprises et les petits entrepreneurs : "Movivolt" / aide pour le leasing si les gens n'ont pas d'alternatives en transports collectifs (contribution de l'Etat, de l'employeur, du salarié 1000 euros par an chacun)
- Autopartage en résidentiel, dans des programmes neufs : des véhicules à disposition pour les habitants "Clem".
- Elargir le FMD pour l'acquisition de véhicules en leasing / le doubler pour le véhicule électrique (entre 250 et 300 euros par mois).

Report modal (bouger mieux) VS sobriété (bouger moins) ... quelles implications sociales ?

Participants : Damien Augias, Pierre Van Cornewal, Jérôme Duchêne, Vanessa Ouaknin, Fabrice Langlade, Delphine Portfìrio

Définition report modal/ politique très marquée anti-voiture / lutte contre l'autosolisme : faut-il envisager le report modal forcément comme une politique "anti-voiture"?

- Les marges de décarbonation apportées par la voiture électrique sont pourtant un des éléments de la solution.
- Besoin de décarboner les TC, besoin de l'accompagnement de l'Europe.

Développer des modes alternatifs : la question se pose différemment selon les segments de mobilité (urbain, CD, LD) : les solutions alternatives par segment vont mettre des années à être des solutions utilisées, et donc doivent être accompagnées :

- d'une politique d'accompagnement social : tarification en fonction des revenus par ex, équipements & infrastructures à la hauteur (vélo)
- d'une politique de subventionnement des modes par les AOMs, pour ceux qui n'ont pas un ROI évident

Le développement des véhicules électriques doit être une partie de la solution :

- autopartage
- prime à l'achat de véhicules électriques territorialisées, en fonction de la localisation géographique et les conditions de revenus des ménages
- soutien des industriels pour diminuer le coût des voitures électriques

Sobriété des déplacements : la ville des 15 min ou la métropole des 30 min ? Cette sobriété doit s'appliquer à tous, et réduire ainsi les inégalités : ceux qui bougent le plus sont a priori ceux qui ont le plus de moyens

- Comment s'assurer que la sobriété s'applique de manière juste ?

JOURNEE D'ECHANGES ENTRE AUDITEURS

1er AVRIL

- Quels leviers ? Tarification, rationnement, développement d'offres décarbonées, etc.

Faut-il / peut-on rationner les mobilités ?

Participants : Stéphanie Sotison, Sylvain Rotillon, Anne-Florie Coron, Armel Guenneugues, Nicolas Morin, Laurent Moreau, Christophe Bouillon, Valérie Montagnier

Groupe 1

On rationne pourquoi ?

- Climat,
- Déplétion des ressources fossiles ?
- Congestion, bruit ?

On rationne quoi ?

- Le nombre de km ?
- un mode de transport par rapport à un autre ?
- la quantité d'énergie fossile utilisée ?
- Limiter la vitesse, est-ce un rationnement ?

On rationne qui ?

- Chacun de la même manière ?
- Modulation en fonction de la distance domicile-travail ?
- Uniquement les déciles les plus élevés (car les déciles les moins élevés sont déjà de fait rationnés par l'effet prix) ?

On rationne comment ?

- Usine à gaz, manque d'acceptation (=> quid des alternatives à proposer pour que des politiques de rationnement soient acceptables, portées par qui ?)
- Ce n'est pas seulement un sujet transports ; enjeu de la planification urbaine à réguler aussi => enjeux des déplacements pendulaires domicile-travail : si on rationne les mobilités, quels impacts sur une évolution de la planification urbaine ? Quels « effets de bord » potentiels ?
- Est-ce qu'une régulation par le prix / la réglementation n'est pas plus efficace (cf Yves Crozet) ?
- Cas concrets : exemple de l'avion avec taxe exponentielle en fonction du nombre de km.

Groupe 2

Pour un rationnement juste, et pas juste un rationnement !

- Une nécessité : un rationnement (au moins pour ce qui consomme du carburant fossile) devient une nécessité, soit à court terme / crise en Ukraine, soit à moyen terme pour diminution émissions de CO2.
- Enjeu d'acceptabilité : le mot rationnement sera vu comme insupportable par la majorité des citoyens. Utiliser plutôt le terme résilience... ?
- Comment faire pour que le rationnement ne touche pas de plein fouet ceux qui sont les plus vulnérables (péri-urbain / dépendant de la voiture) ? Considérant que ce sont de toutes façons les déciles les plus élevés qui émettent le plus de CO2 pour leur mobilité...

JOURNEE D'ECHANGES ENTRE AUDITEURS

1er AVRIL

Débat sur le « faut-il » et le « peut-on » rationner par les quantités

- Faut-il : « c'est incontournable » VS « il faut avant tout proposer des alternatives aux mobilités carbonées »
- Peut-on : semble trop compliqué (acceptabilité + capacité technique)

Cependant deux pistes émergent

- La transparence sur le carbone consommé : ce qui commence à être fait sur les billets de train pourrait être généralisé ?
- Des budgets carbone à expérimenter localement?