Programme D
le laboratoire civique
de Terra Nova

rapport | mobilité

Mobilités du quotidien : comment faire baisser la facture ?



Du 3 juin 2026 au 8 juillet 2026 se sont tenues les six sessions du premier Atelier citoyen du Programme D. La question retenue – « Mobilités du quotidien : comment faire baisser la facture ? » – faisait écho à un double contexte : une préoccupation croissante pour le pouvoir d'achat et de vives tensions sur les prix des carburants, notamment en raison de la guerre en Iran et du blocage du Détroit d'Ormuz. De manière moins conjoncturelle, elle pointait à la fois l'une des principales dépenses contraintes des ménages (la mobilité est, derrière le logement et juste devant l'alimentation, le deuxième poste dans le budget des Français), l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre dans notre pays et l'une des principales composantes de notre déficit commercial. Pour toutes ces raisons, le Programme D a choisi de s'y arrêter.

Cet atelier civique a réuni 31 citoyennes et citoyens français tirés au sort et descriptivement représentatifs de la population nationale. Pour des raisons de contraintes budgétaires, les sessions de travail – six sessions de 2 heures chacune – ont eu lieu en distanciel. Elles ont été animées bénévolement par les équipes du Programme D (Elio Charbonnier, Marion Davenas, Suzanne Gorge, Anne-Gaëlle Javelle, Thierry Pech) et par les équipes de Res publica (Ennio Navarra, Gilles-Laurent Rayssac). Elles ont été accompagnées de bout en bout par un collège de 9 experts bénévoles, dont la composition et le mode de fonctionnement seront précisés dans les pages qui suivent. Qu'ils et elles soient toutes et tous vivement remercié.e.s ici de leur engagement et de leur générosité !

Le présent rapport consigne les résultats de cet atelier (3) après en avoir rappelé les objectifs (1) et la méthode (2).

Sommaire

1. Les Objectifs

1.1 Concevoir des propositions conformes aux priorités du panel et chargées de sa légitimité

1.2 Identifier des « ambassadeurs » pour représenter et promouvoir les propositions

2. La Méthode

2.1 La construction du panel

2.2 La construction du collège des experts et les principes régissant son fonctionnement

2.3 L'information des participants et le document-socle

2.4 L'identification des problèmes

2.5 L'émergence des propositions et les premiers tris

2.6 Le vote final

3. Les Résultats

3.1 Les propositions des participants

3.2 Les propositions des experts

3.3 La liste consolidée des propositions

3.4 La priorisation des propositions

3.5 Le Vote final

3.6 La désignation des Ambassadeurs

Annexes

1. Les objectifs

Les animateurs du Programme D poursuivent deux principaux objectifs à travers les Ateliers citoyens :

1.1 Concevoir des propositions conformes aux priorités du panel et chargées de sa légitimité

Le premier objectif est de concevoir des propositions de politiques publiques correspondant aux priorités exprimées par les participants. Travaillées par tous et approuvées par une large majorité d'entre eux (le seuil d'adoption formelle des propositions a été fixé aux deux tiers des suffrages exprimés de manière à ne retenir que des propositions faisant consensus au sein du panel), ces propositions sont chargées de leur expérience. Elles le sont également d'une légitimité supérieure à celle qui résulterait d'un simple travail « en chambre ». Ce supplément de légitimité procède à la fois de l'implication directe de citoyennes et citoyens représentatifs de la diversité sociale, et de leur association avec un collège d'experts dédiés. Nous adhérons en effet à l'idée que le croisement le plus étroit de l'expérience et de l'expertise est la clé de propositions démocratiques légitimes et éclairées.

1.2 Identifier des participants désireux de représenter et promouvoir les propositions du groupe

Le second objectif est d'identifier des participants désireux de s'impliquer aux côtés des organisateurs dans la représentation et la promotion des propositions du groupe. Ces « ambassadeurs » de l'atelier seront en conséquence associés aux rendez-vous pertinents avec les décideurs publics ainsi qu'aux interventions dans les médias sur le sujet. La vocation du Programme D est aussi de se comporter comme une « académie politique » et de renouveler le casting des émetteurs.

2. La méthode

La méthode suivie a procédé en plusieurs temps : a) la construction du panel de citoyens, b) la construction du collège des experts, c) la fabrication du document-socle et la formation des participants, d) l'identification des problèmes à résoudre, e) la discussion sur les premières propositions, f) le vote sur les propositions.

2.1 La construction du panel de citoyens

Nous avons mandaté la société Toluna Harris pour contacter et rassembler les membres du panel après avoir défini avec ses équipes les quotas que nous souhaitions voir respectés.

Ces quotas sont les suivants : a) sexe, b) âge, c) catégorie socio-professionnelle (csp), d) type de territoires (rural, urbain, péri-urbain), e) mode de transport quotidien. Comme on le voit, la nature des quotas est influencée par le sujet retenu : le type de territoire et le mode de transport quotidien sont en effet en étroit rapport avec la question des mobilités du quotidien.

Les utilisateurs de la voiture ont d'ailleurs été légèrement surreprésentés dans le panel, de sorte que la sensibilité des participants aux coûts d'acquisition, d'entretien et d'usage des véhicules particuliers peut en être accrue par rapport à ce que l'on observerait en population générale. Dans le même temps, les résidents dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants où l'offre de transports collectifs est plus abondante sont également surreprésentés, un biais qui corrige peut-être en partie le précédent.

Composition du panel

	Objectif	Panel
Total	30	31
Sexe	30	
Homme	15	16

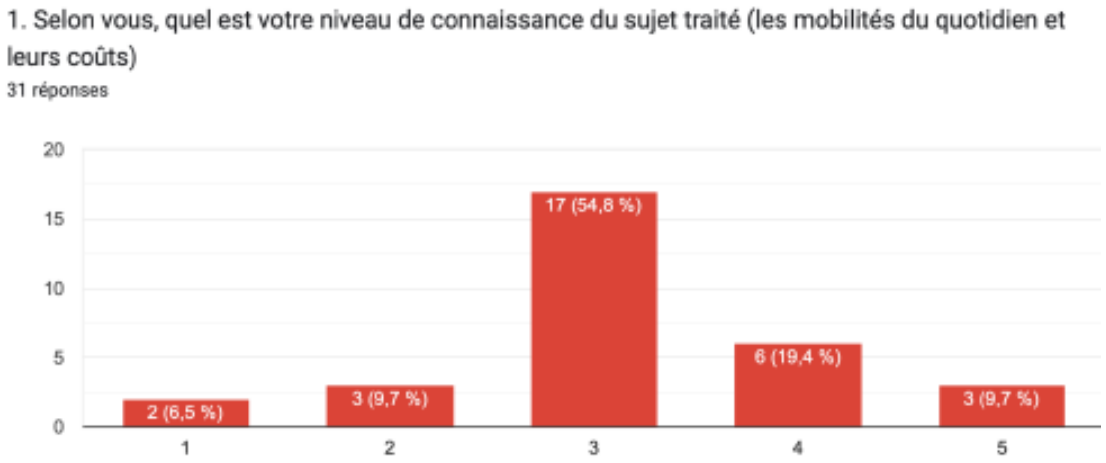
Femme	16	15
Tranches d'âge	30	
18 ou 19 ans	4	1
De 20 à 24 ans		3
De 25 à 29 ans	7	4
De 30 à 34 ans		3
De 35 à 39 ans	7	1
De 40 à 44 ans		4
De 45 à 49 ans		2
De 50 à 54 ans	7	1
De 55 à 59 ans		4
De 60 à 64 ans		2
De 65 à 69 ans	5	2
De 70 à 74 ans		2
Ou 75 ans et plus		2
CSP	30	
Agriculteurs, artisans, commerçants, chefs d'entreprise	2	3
Cadre supérieurs - Professions libérales	4	4
Professions intermédiaires	6	5
Employés	5	8
Ouvriers	4	1
Retraités	5	5
Inactifs	4	5
Diplôme	30	
Inf Bac	5	3
Bac ou Bac+2	11	14
Sup Bac+2	12	11

Actuellement étudiant et/ou alternants	2	3
Région	30	
Ile-de-France	5	7
Centre-Val de Loire	1	2
Bourgogne-Franche-Comté	1	2
Normandie	2	3
Hauts de France	3	0
Grand Est	3	3
Pays de la Loire	2	1
Bretagne	1	1
Nouvelle Aquitaine	2	1
Occitanie	3	4
Auvergne-Rhône-Alpes	4	4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	3	3
Habitat	30	
Agglo. < 20 000 habitants	10	8
Agglo. de 20 000 à moins de 100 000 hbts	6	4
Agglo. > 100 000 hbts	9	12
Agglo. parisienne	5	7
Mobilité	30	
Utilisent une voiture / un utilitaire tous les j. ou presque	12	13
Utilisent une voiture / un utilitaire au moins une fois / semaine, mais pas tous les j.	9	12
Utilisent une voiture / un utilitaire moins d'une fois / semaine	9	6
Nombre de voitures au sein du foyer		
Aucun		9

1		13
2		2
3		3
4 ou plus		4

Le panel a ensuite fait l'objet d'un questionnaire d'entrée et d'un questionnaire de sortie. Des résultats du premier, il ressort que :

a) La grande majorité du groupe déclare un niveau de connaissance moyen du sujet et n'a pas d'opinion tranchée (1 = connaissance faible, opinion peu tranchée ; 5 = connaissances fortes, opinion très tranchée) :

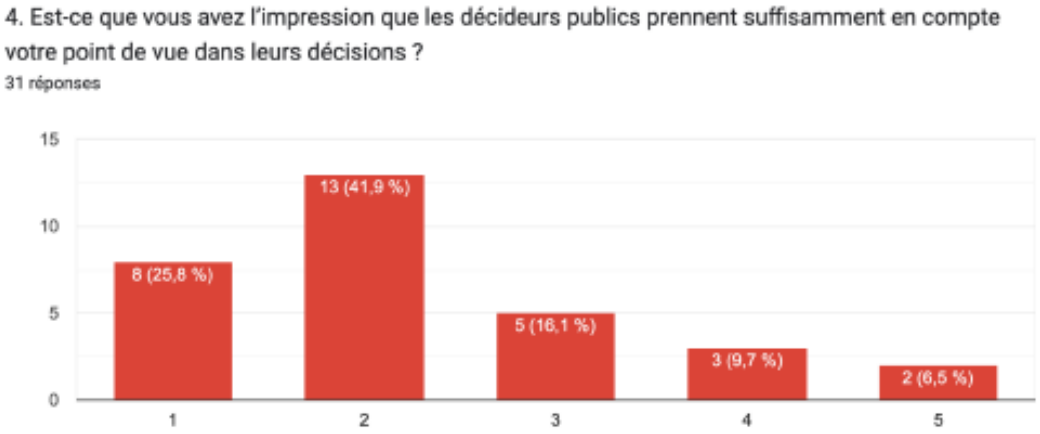




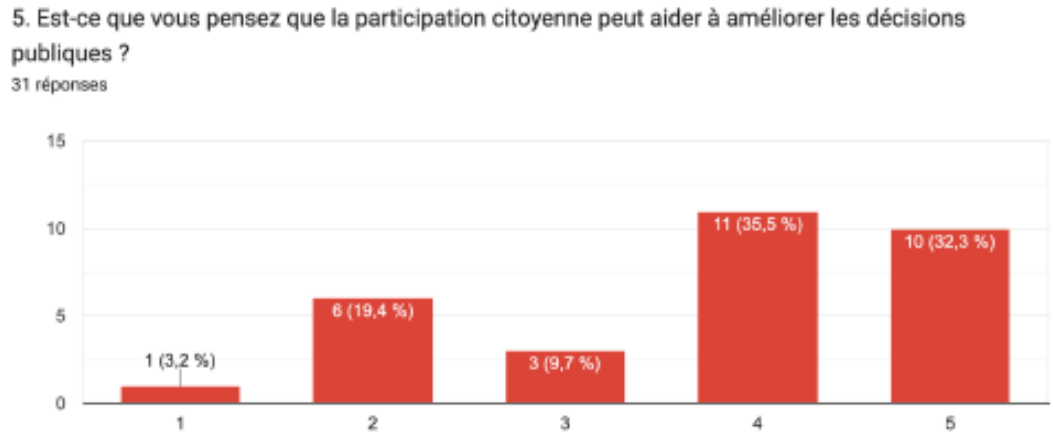
b) Les participants se sentent dans l'ensemble plutôt compétent pour participer au débat public en général



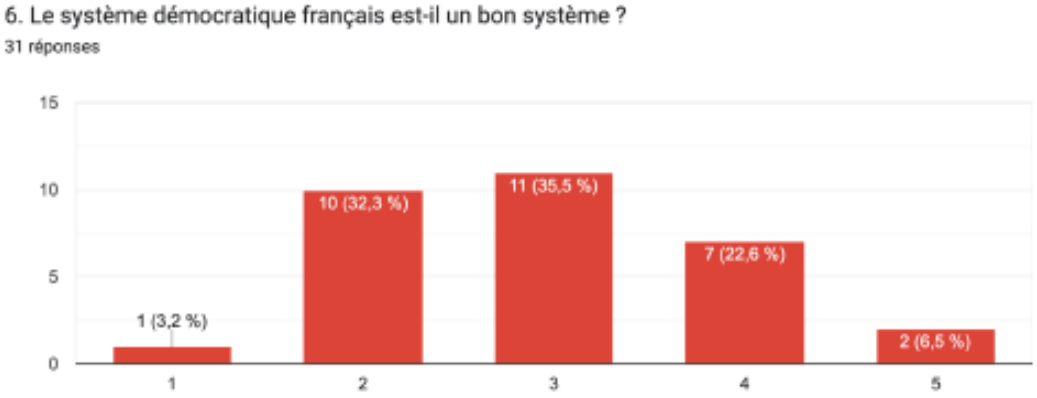
c) La majorité du groupe considère que les décideurs publics ne prennent pas suffisamment en compte leur point de vue dans les décisions



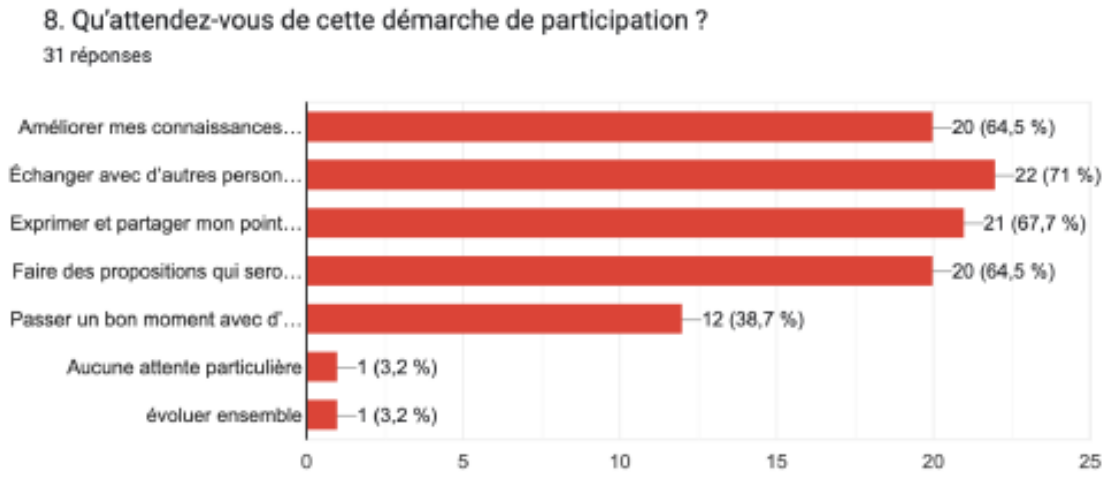
d) Une majorité pense que la participation citoyenne peut améliorer la décision publique



e) Le groupe est assez distribué entre ceux qui pensent que la démocratie est un bon ou un mauvais système.



f) Dans l'ensemble, les participants ont le sentiment de pouvoir s'exprimer très librement, mais trois craintes sont identifiées : le risque de ne parler "que de la voiture" ; le risque que "les propositions ne seront pas écoutées par les dirigeants" ; le risque que "des propos condamnables apparaissent de la part de certains participants" et le souhait qu'il y ait une modération stricte.



NB : Il a été décidé d'indemniser les participants à hauteur de 50 euros par séance (soit 300 euros par personne pour le cycle entier).

2.2 La construction du collège des experts et les principes régissant son fonctionnement

Le collège des experts est formé d'une dizaine de personnes. Il doit refléter une diversité de disciplines (économie, sciences politiques, etc.), de spécialités (ici, les infrastructures de transports, les transports en commun urbains, la voiture, etc.) et de statuts (académiques, hauts fonctionnaires, experts d'entreprises…).

Il doit également fonctionner de façon collégiale : les propositions et réponses qu'il est amené à faire aux participants doivent être collectivement délibérées au préalable et portées au nom du collège. Les initiatives purement individuelles sont proscrites.

La liste des experts est disponible en Annexe.

2.3 L'information des participants et le document-socle

On trouvera le document socle en annexe du présent rapport. Il a fait l'objet d'une délibération préalable au sein du collège des experts. Il a été amendé par eux avant d'être présenté aux participants par l'un d'eux (en l'occurrence, Patrice Geoffron). Les participants en ont donc eu une présentation orale avant de pouvoir le consulter librement par écrit ensuite sur la plateforme Jenparle de Res publica. Lors de cette présentation, les participants ont demandé des compléments d'information qui leur ont été donnés par le collège sur la même plateforme (ces éléments complémentaires sont également annexés au présent rapport).

2.4 Le fonctionnement de l'Atelier

D'une manière plus générale, conformément à notre désir d'hybrider le plus étroitement possible l'expérience des citoyens et l'expertise des sachants, les échanges entre les uns et les autres ont été permanents. Les citoyennes et citoyens du panel ont pu, à tout moment, questionner le collège des experts ; et les experts ont pu assister à la totalité des échanges.

L'Atelier a fonctionné par une alternance de séances plénières et de séances en petits groupes de travail. Les experts ont été présents à chaque étape ; sauf lorsqu'ils ont apporté de l'information structurée, autour du socle d'information notamment, ils ont

observé une attitude d'écoute mais sont intervenus à la demande des participants pour leur apporter des précisions techniques nécessaires à leur délibération.

2.5 L'identification des problèmes

Lors de la première session de l'Atelier, les participants ont décrit leurs conditions de déplacement en indiquant les difficultés rencontrées. Tous ne rencontrent pas les mêmes difficultés mais tous sont confrontés à leur coût budgétaire croissant qui peut déboucher, pour certains, sur une dégradation de leurs conditions de vie. Les échanges ont très vite mis en exergue la diversité des situations territoriales : les problématiques de mobilités quotidiennes n'ont rien à voir selon que l'on habite le monde rural, le périurbain ou les centre-ville et bien sûr, selon que l'on travaille près ou loin de chez soi. Les participants ont vite pris conscience de la distance entre l'expérience d'un Francilien disposant de l'un des réseaux de transports en commun les plus denses, et l'habitant d'une petite commune non polarisée par la ville où la voiture est souvent la seule solution de mobilité.

Les experts ont présenté le socle d'information et répondu à de nombreuses questions qui ont permis aux membres de l'Atelier de comprendre les évolutions des mobilités du quotidien au cours des dernières décennies et d'identifier les causes de la situation que connaissent de nombreux Français aujourd'hui. L'exposé des experts (qui se trouve en annexe) était factuel, il n'induisait pas d'orientation particulière mais il mettait en évidence la nature des difficultés rencontrées par les Français dans leurs mobilités du quotidien.

2.6 L'émergence des propositions et les premiers tris

Les participants ont ensuite été invités dans un premier temps à identifier des solutions à leurs problèmes de mobilité. Il leur a été demandé de réfléchir par petits groupes aux solutions qui permettraient de diminuer le coût des mobilités du quotidien, en précisant :

- Un intitulé ou l'expression d'une idée,
- Le résultat attendu,
- Les personnes ou institutions concernées (bénéficiaires, contributeurs, etc.).

Une cinquantaine d'idées ont été proposées ; elles étaient de nature et de portées différentes. Dans un second temps, les membres des petits groupes ont sélectionné les 2 ou 3 propositions les plus importantes à leurs yeux et celles-ci ont été présentées par les porte-parole des groupes à l'ensemble des participants à l'Atelier.

Les experts ont été aussi invités à présenter quelques propositions (voir en annexe) sur lesquelles ils s'étaient mis d'accord en préparation de l'Atelier.

Les propositions ainsi identifiées ont été soumises à un double criterium : 1) faire baisser la facture pour les ménages (les coûts sont bien sûr monétaires, mais aussi des coûts de temps, de confort, de sécurité…), 2) faire baisser la facture pour la collectivité (les coûts peuvent se matérialiser ici par des impacts budgétaires, climatiques, sanitaires, macro-économiques…). L'idée de ce criterium était de prioriser des propositions qui permettent de faire baisser à la fois la facture individuelle et la facture collective, c'est-à-dire de privilégier des solutions présentant des co-bénéfices. Une proposition qui ferait baisser la facture collective en faisant exploser la facture individuelle ne répondrait pas à la commande. Et inversement pour une proposition qui ferait baisser la facture individuelle en faisant exploser la facture collective.

Les propositions des participants et celles du collège des experts se recoupaient en plusieurs points comme on le verra dans la section suivante du rapport (3. Les Résultats). Une liste consolidée de 13 propositions en est sortie qui a été soumise à un exercice de priorisation : chaque participant a été invité à juger « prioritaire » ou « non prioritaire » chacune des 13 propositions. Au terme de cet exercice, 6 propositions ont été jugées consensuellement prioritaires (plus de 60% des voix).

C'est sur ces 6 propositions que le vote final a été organisé.

2.7 L'approfondissement des propositions prioritaires

Notre objectif pour cet Atelier était d'apporter des orientations aux décideurs publics sur les mesures susceptibles de faire consensus au sein de la population générale ; il n'était pas d'approfondir les conditions techniques ni de fournir des propositions « clé en main », le dialogue étroit entre le collège d'experts et le panel apportant la garantie que les propositions seraient techniquement viables.

Chacune des propositions jugées prioritaires a fait l'objet d'une étude par le panel visant à la qualifier et la caractériser. Pour cela, les membres de l'Atelier citoyen ont travaillé en petits groupes afin de répondre à 3 questions relatives à chaque proposition :

1. Quels sont les points de vigilance pour la mise en œuvre de cette proposition ? Qu'est-ce qui pourrait empêcher la mise en place de la mesure ?
2. Hors budget public, qu'est-ce qui faciliterait la mise en œuvre de la proposition ?
3. Quelles sont les conditions de réussite de la proposition ?

2.8 Le vote final

Nous avons décidé de ne retenir et défendre que les propositions qui ont fait l'objet d'un large consensus. Par convention, nous avons considéré que pouvait être considérée comme consensuelle toute décision ayant recueilli au moins les deux tiers des suffrages exprimés lors du vote. L'ensemble des 30 citoyens membres du panel a participé au vote final.

Le présent rapport rend compte toutefois de l'ensemble des propositions qui ont été étudiées ou abordées.

3. Les résultats

3.1 Les propositions des participants

Les propositions avancées par les participants étaient les suivantes (nous avons laissé apparente l'évaluation des bénéfices individuels et collectifs de chaque proposition) :

1. **Transport en commun**

1.1 Faciliter l'accès des périurbains aux transports en commun : faire en sorte que personne ne soit à moins d'un quart d'heure/20' d'un pôle d'intermodalité (gare ferroviaire, gare routière, etc.) où il puisse laisser sa voiture, son vélo, etc. en sécurité à faible coût.

Bénéfices :

Pour les ménages : moins de dépenses de carburant, gain de confort

Pour la collectivité : réduction des émissions de GES et des pollutions, moins d'embouteillages

1.2 Optimiser l'offre de service des TC (notamment les bus) : assurer une meilleure régularité des services de bus, supprimer les doublons (notamment bus/tram/métro)

Bénéfices :

Pour les ménages : accroissement du confort et réduction des coûts unitaires (plus d'usagers)

Pour la collectivité : augmentation des recettes et de la fréquentation (grâce à l'accroissement du nombre de voies de bus en site propre).

1.3 Titre de transport unique / unifié + Coupler les billets de train et de TC (pour 1 ou plusieurs jours) : articuler certains modes de transports (bus, vélos, trams…) qui ont des moyens / exigences de paiements différents sur un territoire donné pour simplifier l'utilisation de ces transports par un "ticket" unique. Interopérabilité d'un titre de transport sur un territoire

Bénéfices :

Pour les ménages : pas de changement majeur mais gain de praticité

Pour la collectivité : solution complexe à mettre en œuvre en raison de la gouvernance des transports

2. Véhicules thermiques

2.1 Faire évoluer à la baisse la taxation du carburant des voitures

Bénéfices :

Pour les ménages : À court terme le gain est réel mais modeste, et il profite surtout à ceux qui roulent le plus. A long terme, par contre, le gain peut se transformer en pertes : un carburant durablement moins cher enferme les ménages dans la dépendance au pétrole (voiture thermique, chauffage au fioul) et les expose davantage au prochain choc de prix – un prix qu'on ne contrôle pas.

Pour la collectivité : Des pertes à tous les niveaux. Budget de l'État : les impôts sur l'essence et le diesel représentent plusieurs dizaines de milliards d'euros de recettes pour l'État chaque année. Chaque baisse se chiffre en milliards à compenser – autant de moins pour l'hôpital, l'école ou la décarbonation. Climat et santé : moins cher = on roule plus = plus de CO2 et plus de pollution de l'air, qui cause déjà plusieurs dizaines de milliers de décès prématurés par an en France. Souveraineté : la France importe la quasi-totalité de son pétrole. Doper la consommation creuse encore plus cette facture extérieure et renforce notre dépendance à des fournisseurs et des prix que nous ne maîtrisons pas.

3. Véhicules électriques

3.1 Baisser le prix des voitures électriques via l'électrification accélérée des flottes + des malus CO2 et masse de véhicule renforcés + une prime à la conversion vers des véhicules électriques neufs et d'occasion

Bénéfices :

Pour les ménages : L'impact serait très positif. Les ménages modestes achètent presque exclusivement d'occasion. Pour qu'il y ait des véhicules électriques disponibles sur le marché de l'occasion à un coût raisonnable, il faut que ces véhicules soient préalablement achetés neufs – et que ce soit des véhicules de taille raisonnable. Les flottes d'entreprise (environ la moitié des voitures neuves) sont renouvelées tous les 3 à 4 ans : les électrifier plus vite, c'est alimenter le marché de l'occasion en véhicules électriques plus nombreux et moins chers d'ici quelques années. C'est un des moyens les plus efficaces de rendre le véhicule électrique accessible au plus grand nombre.

Le malus masse va dans le même sens : le prix d'un véhicule électrique, c'est d'abord sa batterie. Moins de batterie = véhicule plus léger et moins cher. Pénaliser le poids pousse les constructeurs à proposer des petits modèles abordables qu'ils ont délaissés au profit de gros SUV à forte marge – un gain direct de pouvoir d'achat.

Pour la collectivité : La mesure accélère la bascule vers l'électrique, donc moins de CO2 (en moyenne, fabrication comprise, un véhicule électrique émet en France 5 fois moins

qu'un véhicule thermique sur l'ensemble de son cycle de vie selon les dernières évaluations) et moins de pollution de l'air.
Finances publiques : négatif, l'État fait moins de recettes sur un véhicule électrique que sur un véhicule thermique. Peut être résolu en repensant intelligemment la fiscalité sans avoir à augmenter les taxes sur l'électricité.
Souveraineté : moins de pétrole importé, qui représente une dépendance bien plus forte que les batteries, qu'on peut produire en Europe, et qui sont recyclables donc dont les métaux peuvent être récupérés pour produire d'autres batteries.
Industrie : positif, l'électricité consommée par les véhicules électriques est produite en France contrairement au pétrole, et il y a actuellement une plus grande part de véhicules électriques produits en France dans ceux que l'on achète que de véhicules thermiques.

3.2 Augmenter le nombre de bornes de recharge des véhicules électriques (imposer un nombre de bornes par nouveau quartier créé)

Bénéfices :
Pour les ménages : positif. Plus de bornes, plus de possibilité de recharger. Gain de temps.
Pour la collectivité : positif. Incitation à l'usage de véhicules électriques (voir plus haut)

4. Autres véhicules

4.1 Développer les moyens de transports intermédiaires entre voiture et vélo : mobylettes électriques rapides, véhicules intermédiaires, loués avec un forfait de location longue durée.

Bénéfices :
Pour les ménages : coûts d'acquisition et d'usage plus faibles qu'une voiture (mais avec un usage plus spécialisé)
Pour la collectivité : gains sur émissions de GES et pollutions de l'air.

5. Usage différent des véhicules

5.1 Covoiturage : inciter les élus des communes à mettre en place un covoiturage bien organisé et pas juste un parking avec 3 places et aucune information ; le système ne doit pas nécessairement dépendre d'un smartphone pour les personnes moins connectées.

5.2 Favoriser l'autopartage : 1 véhicule en autopartage remplace 5 à 7 véhicules. Autopartage "maison" spontané : des voisins se mettent d'accord pour

partager la voiture de l'un-e d'entre eux, sans cadre légal particulier, avec compensation financière convenue entre eux.

Bénéfices :

Pour les ménages : moindre coût mais changement d'habitudes

Pour la collectivité : gains sur émissions de GES, pollutions de l'air, dépendance aux carburants.

6. Urbanisme et organisation sociale

6.1 Réduire les besoins en déplacements en milieu rural en rapprochant les commerces des logements

Bénéfices :

Pour les ménages et la collectivité : à très long terme (l'urbanisme évolue lentement), des bénéfices des deux côtés puisqu'on réduit le besoin de mobilité

6.2 Encourager les horaires décalés et le télétravail pour éviter les embouteillages

Bénéfices :

Pour les ménages : impact faible, voire négatif si la réduction des embouteillages incite à prendre sa voiture personnelle

Pour la collectivité : positif si la réduction des embouteillages rend les transports en commun plus performants.

3.2 Les propositions des experts

Les experts s'étaient également mis d'accord de façon collégiale entre deux sessions pour faire aux participants les propositions suivantes, numérotées de E1 à E6 :

E1. Baisser le coût d'achat de véhicules électriques neufs ou d'occasion via diverses incitations (malus à la masse, prime à la conversion, développement du marché d'occasion via l'électrification des flottes d'entreprises…)

E2. Convertir une (même très petite) partie du réseau routier en voies réservées aux alternatives aux voitures individuelles (bus, cars express…)

E3. Soutenir l'autopartage et le covoiturage en complément à l'équipement de véhicules électriques

E4. Réduire l'imprévisibilité des prix de la recharge électrique dans la rue ou sur l'autoroute définir un « tunnel de prix » pour une durée de 5 ans

E.5 Développer la tarification solidaire des transports publics

E.6. Rendre obligatoire ou développer le recours au forfait mobilité durable

3.3 Liste consolidée des propositions

Comme on peut le constater, les propositions des participants et celles des experts convergent en plusieurs points (notamment 3. et E1/E4 ; 5. et E3). La liste des propositions a donc été consolidée comme suit :

1.1 Faciliter l'accès des périurbains aux transports en commun : faire en sorte que personne ne soit à moins d'un quart d'heure/20' d'un pôle d'intermodalité (gare ferroviaire, gare routière, etc.) où il puisse laisser sa voiture, son vélo, etc. en sécurité à faible coût.

1.2 Optimiser l'offre de service des TC (notamment les bus) : assurer une meilleure régularité des services de bus, supprimer les doublons (notamment bus/tram/métro)

1.3 Titre de transport unique / unifié et coupler les billets de train et de TC (pour 1 ou plusieurs jours) : articuler certains modes de transports (bus, vélos, trams…) qui ont des moyens / exigences de paiements différents sur un territoire donné pour simplifier l'utilisation de ces transports par un "ticket" unique. Interopérabilité d'un titre de transport sur un territoire.

2.1 Convertir/réserver une (même très petite) partie du réseau routier en voies réservées aux alternatives aux voitures individuelles (vélo, véhicules intermédiaires, covoiturage, car express)

3.1 Faire évoluer à la baisse la taxation du carburant des voitures

4.1 Faire baisser le prix des voitures électriques (proposition conjointe citoyens / experts). Pour cela, mettre en œuvre les actions suivantes : électrification accélérée des flottes d'entreprises ; renforcement du malus CO2 et du malus masse ; renforcement du bonus pour les véhicules bridés ; instauration d'une prime à la conversion vers des

véhicules électriques neufs et d'occasion ; Accroissement du leasing social par négociation pluriannuelle avec les constructeurs.

4.2 Augmenter le nombre de bornes de recharge des véhicules électriques (imposer un nombre de bornes par nouveau quartier créé)

4.3 Réduire l'imprévisibilité des prix de la recharge électrique dans la rue ou sur l'autoroute définir un « tunnel de prix » pour une durée de 5 ans

5.1 Développer les moyens de transports intermédiaires entre voiture et vélo : mobylettes électriques rapides, véhicules intermédiaires, loués avec un forfait de location longue durée.

6.1 Covoiturage : inciter les élus des communes à mettre en place un covoiturage bien organisé et pas juste un parking avec 3 places et zéro information, pas nécessairement dépendantes d'un smartphone pour les personnes moins connectées.

6.2 Favoriser l'autopartage : 1 véhicule en autopartage remplace 5 à 7 véhicules. Auto-partage "maison" spontané : des voisins se mettent d'accord pour partager la voiture de l'un-e d'entre eux, sans cadre légal particulier, avec compensation financière convenue entre eux.

7.1 Réduire les besoins en déplacements en milieu rural en rapprochant les commerces des logements

7.2 Encourager les horaires décalés et le télétravail pour éviter les embouteillages

8. Rendre obligatoire ou développer le recours au forfait mobilité durable : le forfait mobilité durable permet à l'employeur de verser une indemnité aux salariés qui utilisent un vélo pour venir au travail.

3.4 La priorisation des propositions

Toutes les propositions n'étant pas jugées de la même importance, les participants ont été invités à classer comme « prioritaire » ou « non-prioritaire » chacune des propositions, étant entendu que seraient travaillées de manière plus approfondie uniquement celles qu'une majorité de participants auraient jugé « prioritaires ». Cet exercice a permis d'établir la hiérarchie suivante :

Propositions	Prioritaire %	Non prioritaire %
1.1 Faciliter l'accès des périurbains aux TC*	**89**	**11**
1.2 Optimiser l'offre de service des TC	**74**	**26**
4.1 Faire baisser le prix des véhicules électriques*	**74**	**26**
8. Rendre obligatoire le forfait mobilité durable*	**70**	**30**
4.2 Augmenter le nombre de bornes de recharge (imposer un nombre minimal de bornes par nouveau quartier créé)	**67**	**33**
4.3 Réduire l'imprévisibilité des prix de la recharge publique — définir un « tunnel de prix » pour 5 ans et accroître la lisibilité des prix	**67**	**33**
1.3 Titre de transport unique / unifié	52	48
6.1 inciter les élus à mettre en place un covoiturage bien organisé*	52	48
6.2 Développer l'autopartage*	44	56
7.1 Réduire les besoins en déplacements en milieu rural en rapprochant les commerces des logements	42	58
3. Faire évoluer la taxation du carburant	41	59
7.2 Encourager les horaires décalés pour éviter les embouteillages et le télétravail	41	59
2. Convertir une partie du réseau routier en voies réservées*	33	67
5. Développer les véhicules intermédiaires entre voiture et vélo*	33	67

Il est bien évident que juger une proposition non-prioritaire n'équivaut pas à la juger mauvaise mais, à tout le moins, moins urgente ou moins décisive. Au total, seules 6 propositions ont été jugées prioritaires de façon consensuelle (plus de 60% des votes) : les trois propositions ayant trait au véhicule électrique et à l'électrification des usages de la mobilité (4.1, 4.2 et 4.3), ainsi que les deux premières propositions ayant trait aux transports en commun (1.1 et 1.2), à quoi s'ajoute la proposition de rendre obligatoire le Forfait mobilité durable (8).

3.5 Le vote final

Les résultats du vote final sont les suivants, exprimés en %.

Propositions	**Oui**	**Non**	**NSP**
Faire baisser le prix des véhicules électriques	81	6	13
Réduire l'imprévisibilité des prix de la recharge publique	77	10	13
Faciliter l'accès des périurbains aux transports en commun	77	16	6
Optimiser l'offre de service des transports en commun	70	17	13
Augmenter le nombre de bornes de recharge	68	10	23
Rendre obligatoire le forfait mobilité durable	65	19	16

La priorisation des propositions adoptées est la suivante.

Rang	Propositions
1	Optimiser l'offre de service des transports en commun
2	Faire baisser le prix des véhicules électriques
3	Faciliter l'accès des périurbains aux transports en commun
4	Augmenter le nombre de bornes de recharge
5	Réduire l'imprévisibilité des prix de la recharge publique
6	Rendre obligatoire le forfait mobilité durable

3.6 La désignation des « ambassadeurs »

Peu de participants se sont proposés pour représenter le panel et ses propositions en aval de l'Atelier. Deux hommes ont toutefois franchi le pas et seront associés, autant que faire se peut, aux rendez-vous de "portage" des propositions, que ce soit devant des médias ou devant des responsables politiques.

Annexes

La liste des experts

Marine Braud, Associée fondatrice d'Alameda sustainability advisory

Patrice Geoffron, Professeur à l'Université de Paris Dauphine-PSL

Jean-Philippe Hermine, Directeur Général de l'Institut Mobilités en Transition de l'IDDRI

Marie-Emmanuelle Huillo, Directrice déléguée relations institutionnelles chez Transdev

Céline de Laurens, Adjointe au Maire de Lyon, ancienne adjointe à la santé

Lambert Meillac, ingénieur, ex-président d'une coopérative d'autopartage et ex-secrétaire d'une association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette

Quentin Perrier, expert énergie dans l'équipe Energy & Climate chez Deloitte, ancien responsable des études du Haut conseil pour le climat

Simon Louedin, chargé des enjeux socio-économiques de mobilité de l'Institut Mobilités en Transition de l'IDDRI

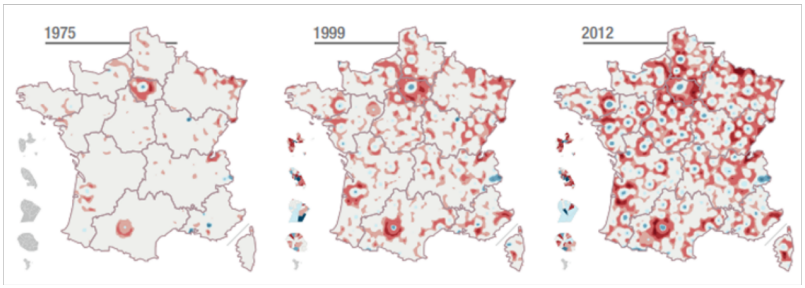
Antoine Trouche, Responsable du pôle expertise de l'Institut Mobilités en Transition de l'IDDRI

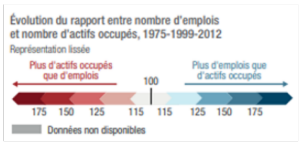
Le socle d'information

Session 2 – Posons le problème

1. Les besoins

Session 2 – Posons le problème
L'explosion des « navetteurs » entraîne…

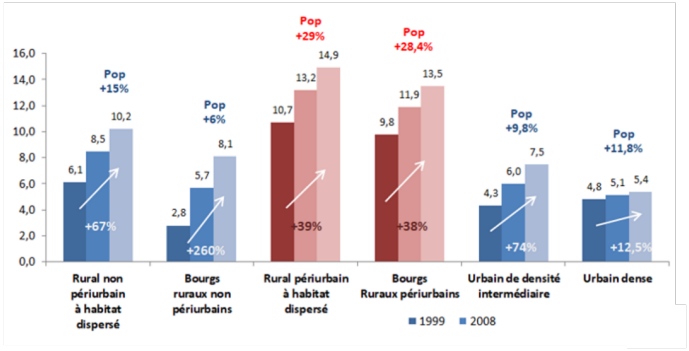




En 1975, les Français résident pour l'essentiel dans la commune où ils travaillent ; aujourd'hui, c'est l'inverse : les « navetteurs » sont majoritaires, c'est-à-dire ceux qui résident dans une commune et travaillent dans une autre. C'est le résultat d'un double mouvement : les emplois qui se concentrent dans les villes et les populations qui s'installent de plus en plus dans le périurbain.

Session 2 – Posons le problème
...l'explosion des mobilités du quotidien...

Evolution de la distance médiane domicile/travail en km selon la densité du lieu de résidence de 1999 à 2019

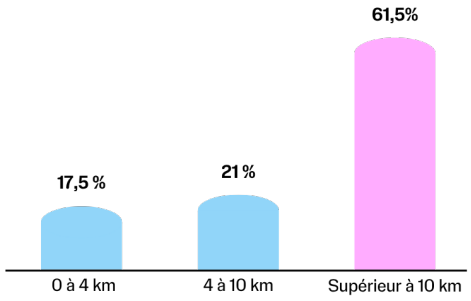


Source : Insee, recensements

Le périurbain concentre la croissance de la population la plus forte sur 20 ans, et les distances domicile-travail les plus longues. Plus de la moitié des habitants du rural périurbain font + de 30km par jour A/R contre 20km en 1999.

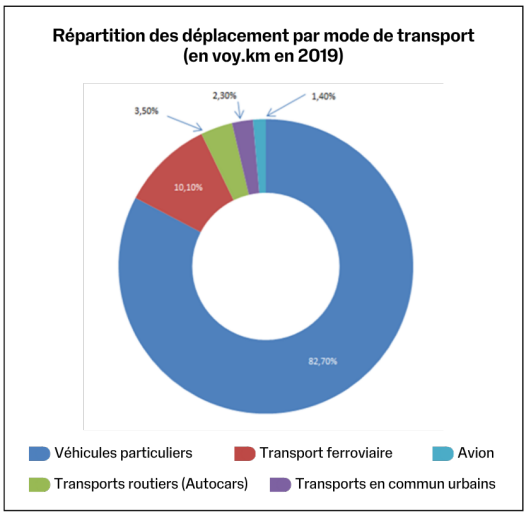
Session 2 – Posons le problème
...et surtout des mobilités longues du quotidien

Répartition de la population par classes de distance un jour ouvré pour les trajets domicile-travail (aller et retour) tous modes de transports confondus



Au-dessus de 10km, difficile d'imaginer des reports sur le vélo... Et, dans le pourtour des pôles urbains, difficile de se reporter sur des transports collectifs. Résultat : la voiture s'impose.

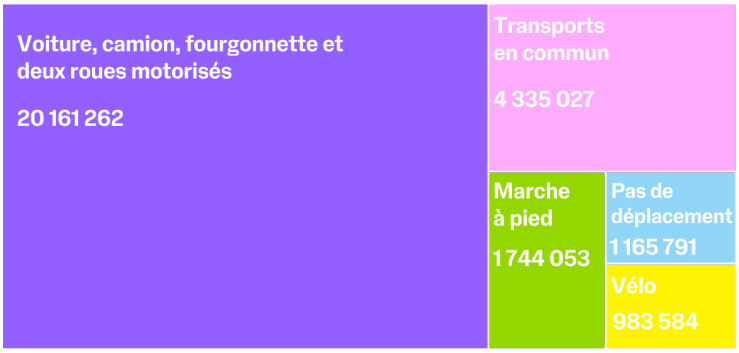
Session 2 – Posons le problème
Du coup, la voiture reste le mode dominant…



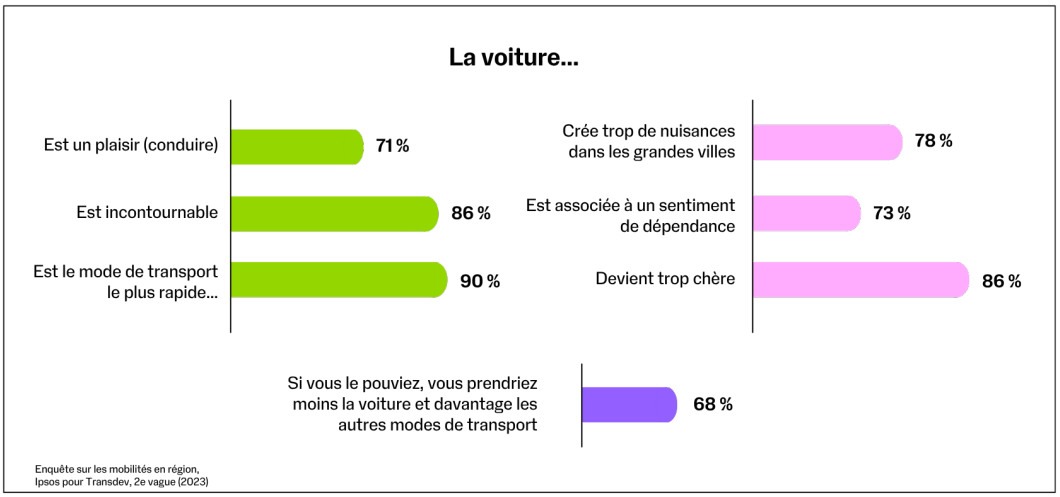
Avec plus de 83 % de la « part modale », les véhicules particuliers sont de très loin le principal moyen de déplacement des Français. Et cette situation est assez stable (en 2019, cette part était de 82 %). Sources : ART

Session 2 – Posons le problème
…en particulier pour aller travailler

Mode de transport pour aller travailler (Insee, 2022)



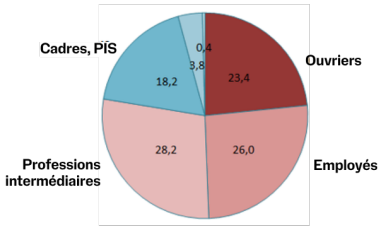
Session 2 – Posons le problème
Des Français ambivalents sur la voiture



Session 2 – Posons le problème

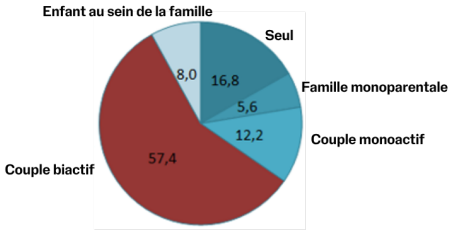
2. La facture pour les ménages

Session 2 – Posons le problème
Les ménages populaires en première ligne

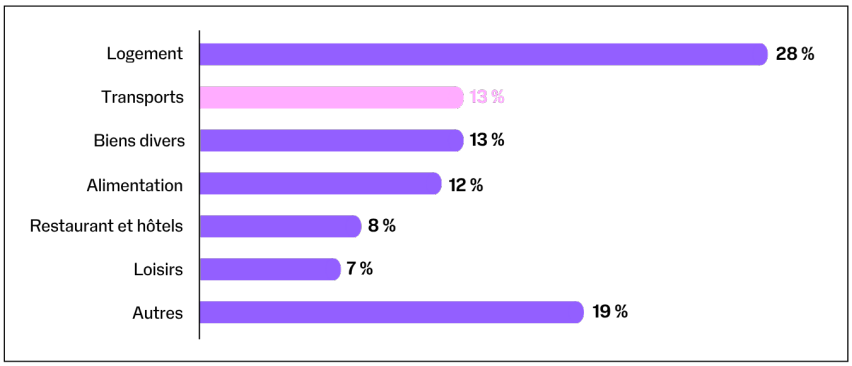


Les ouvriers et les employés sont surreprésentés parmi les navetteurs (49 % du total contre 43 % dans la population générale). Idem pour les professions intermédiaires (28 % contre 25 %).

3 navetteurs sur 5 vivent au sein d'un couple biactif. 2/3 logent dans une maison individuelle. Et 2/3 sont propriétaires.

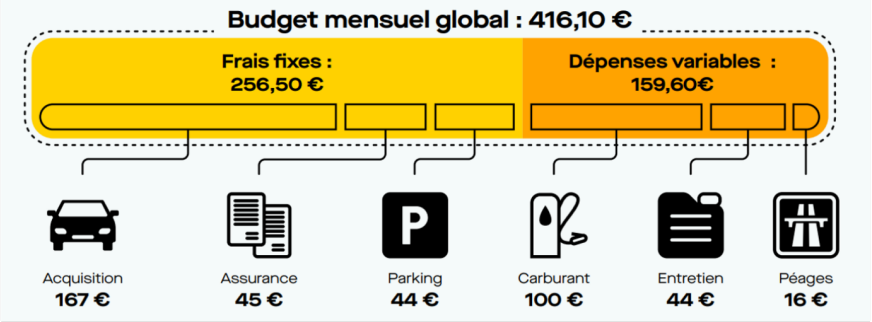


Session 2 – Posons le problème
Les mobilités dans le budget des ménages



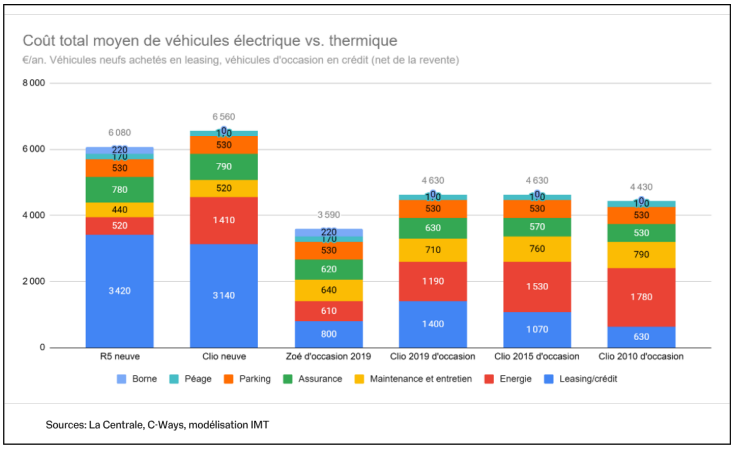
Les transports sont le deuxième poste de dépense des ménages derrière le logement : les Français consacrent plus d'argent à se déplacer qu'à se nourrir !
Et l'automobile concentre 80 % de cette dépense. Les carburants représentent, à eux seuls, environ un quart du budget consacré à l'automobile.

Session 2 – Posons le problème
Le coût mensuel moyen d'une voiture



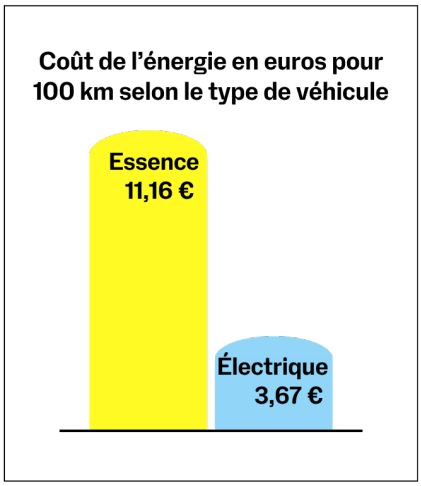
Le coût global moyen d'une voiture est d'environ 5 000 € par an, soit plus de 3 mois de Smic net à temps plein, ou encore 416 € par mois. Les carburants représentent un quart de ce coût en moyenne. Mais ce ne sont là que des moyennes : le coût varie considérablement d'un ménage à l'autre... (Source : Roole Data)

Session 2 – Posons le problème
Le coût varie selon le type de véhicule...



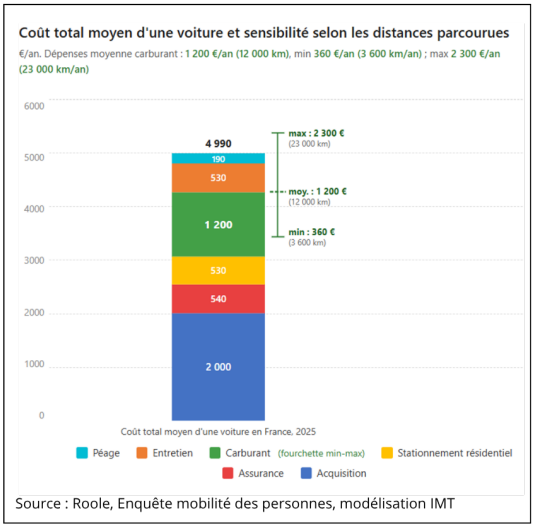
Le coût global annuel varie de 6500 € à 3590 € (près de 45 % !) selon le type de motorisation et selon que l'on achète neuf ou d'occasion.

Session 2 – Posons le problème
Le coût varie selon le type de véhicule…



Le véhicule électrique coûte en moyenne trois fois moins cher en énergie que le véhicule thermique. En cas de recharge de la batterie en heures creuses (la nuit), c'est même cinq fois moins cher.
(Source : Insee et EDF)

Session 2 – Posons le problème
…et selon les distances parcourues

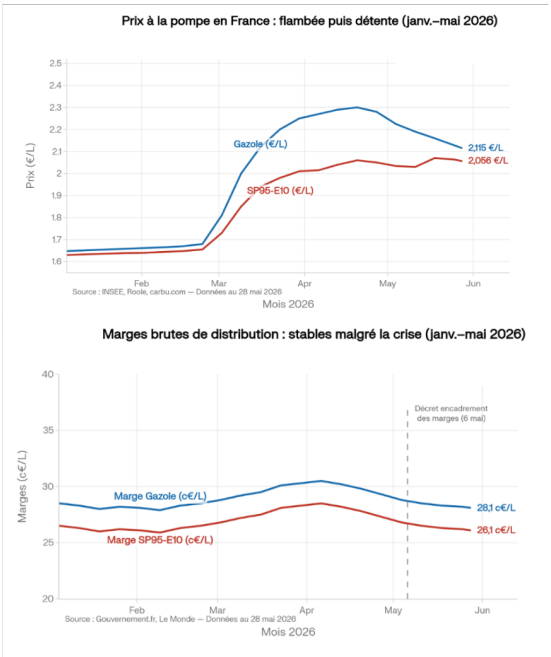


Source : Roole, Enquête mobilité des personnes, modélisation IMT

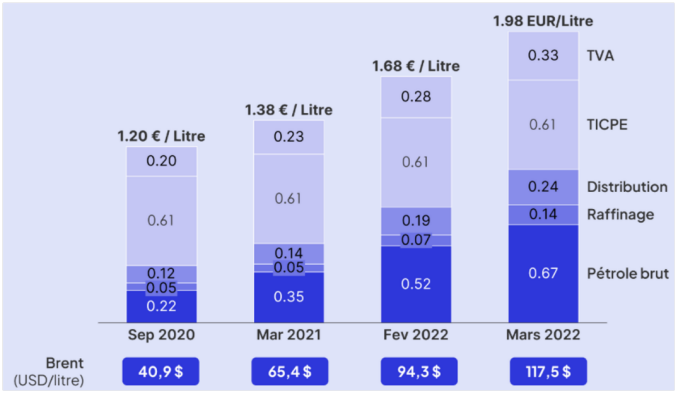
Le nombre de km parcourus par an affecte lourdement la facture : la consommation de carburants en particulier peut varier de 360 € (3600 km/an) à 2300 € (23000 km/an).
NB : 80 % des automobilistes français se situent entre 23 000 km/an et 3 600 km/an

Session 2 – Posons le problème
Les composantes du prix des carburants

Le déclenchement de la guerre contre l'Iran entraîne le blocage du détroit d'Ormuz par lequel transite une partie de la production mondiale et gaz et de pétrole. **Les prix s'envolent (voir le graphique ci-contre en haut) alors que les marges des distributeurs restent relativement stables (graph ci-contre en bas).**

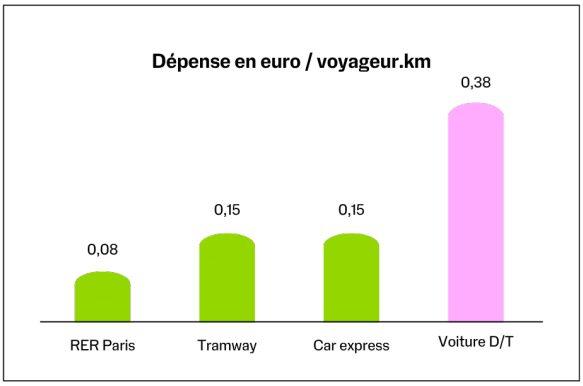


Session 2 – Posons le problème
Le prix des carburants et la TVA



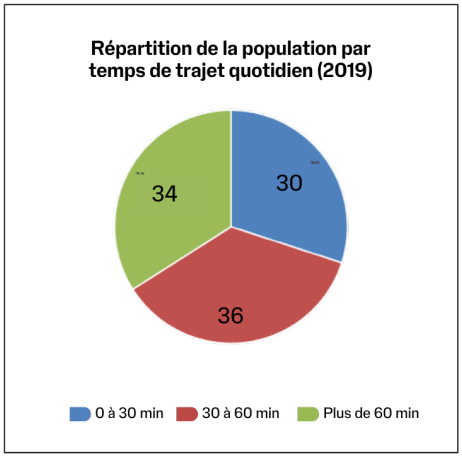
En 2021-2022, avec une TVA à 5,5 % au lieu de 20%, le prix n'aurait varié « que » de 10 cts/litre : il serait passé de 1,05 € en sept 2020 à 1,73 € en mars 2022, soit une augmentation de 0,68 au lieu de 0,78.

Session 2 – Posons le problème
Coût de la voiture v. autres modes de transports



Mesurée en euros / voyageur.km, la voiture pour les déplacements du quotidien (D/T) est 2,5 fois plus chère que le tramway urbain ou les cars express, et près de 5 fois plus chère que le RER... (Source Coldefy, 2019)

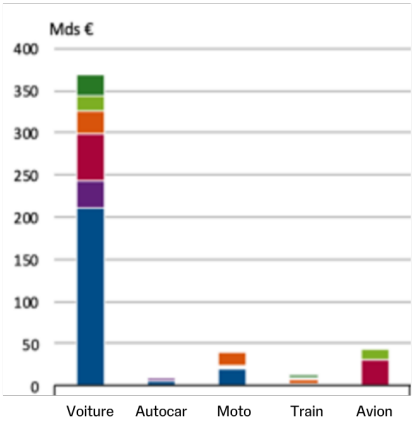
Session 2 – Posons le problème
Le coût de la mobilité, c'est aussi du temps



Les Français font en moyenne 3 déplacements par jour pour une durée moyenne de 1h02 en 2019 (6 minutes de plus que 2008) : 1h04 pour les hommes et 1h00 pour les femmes.

Dans l'agglomération parisienne, la moyenne atteint 1h18 contre 1h02 dans les villes de plus de 100 000 habitants.

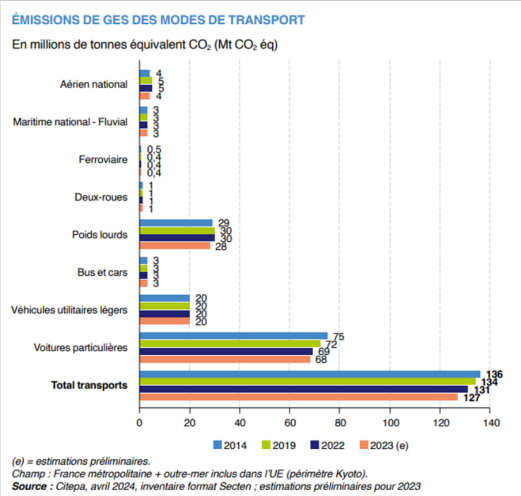
3. La facture pour la collectivité



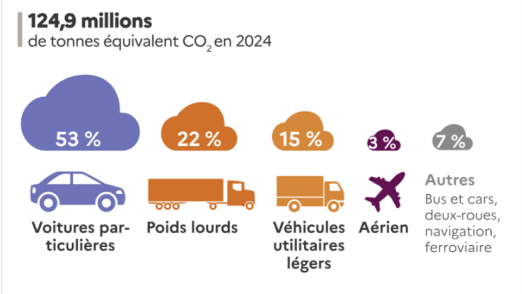
La voiture arrive loin devant tous les autres modes de transport pour ce qui est des coûts cachés (accident, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, bruit...).



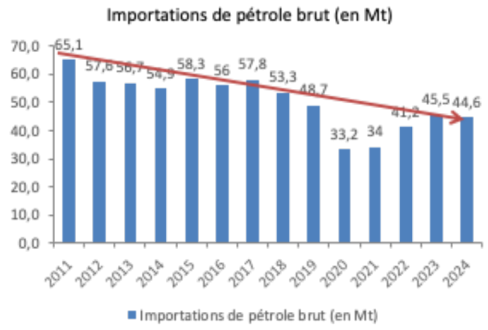
Session 2 – Posons le problème
Les émissions de gaz à effet de serre

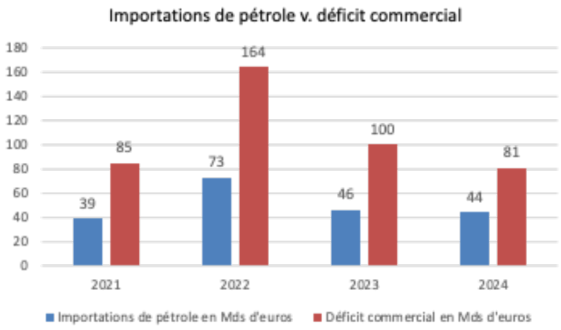


Le gros des émissions de CO2 du secteur est dû aux déplacements routiers (94 % des émissions totales en 2023), et singulièrement aux voitures particulières (54 % des émissions dues aux transports en 2023).



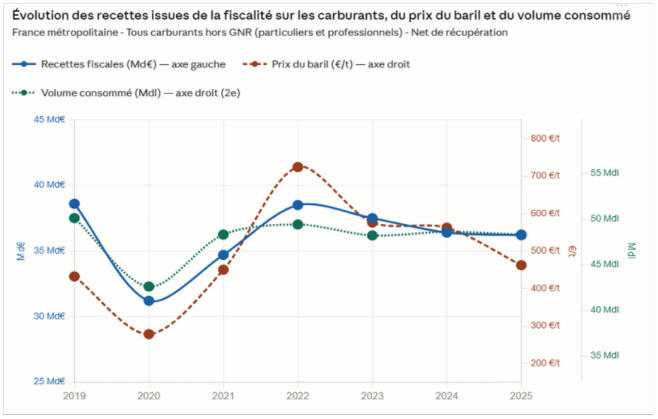
Session 2 – Posons le problème
Importations et déficit commercial





En volume, les importations de pétrole tendent à baisser (pour l'essentiel grâce à l'industrie, au résidentiel et au tertiaire), **mais en valeur, les variations de prix maintiennent la facture à haut niveau** : souvent près de la moitié du déficit commercial français !

Session 2 – Posons le problème
Les recettes fiscales ne suivent pas les cours



Quand les prix montent, la consommation baisse. Du coup, les recettes fiscales augmentent beaucoup moins vite que les cours. Ce n'est pas une si bonne affaire pour l'Etat.

Sources : SDES, SIV via C-Ways, modélisation IMT

Que faire ?
Quelques idées en vrac

Augmenter l'offre de transports en commun ?

Proposer des véhicules électriques bon marché aux ménages actifs ?

Développer le vélo (et donc les pistes cyclables) et la marche à pied ?

Développer le covoiturage ?

Baisser la fiscalité quand les prix montent et l'augmenter quand ils baissent ?

Baisser la TVA sur l'essence et le gazole ?

Multiplier les pôles d'intermodalité (des gares où l'on peut laisser son véhicule (voiture, vélo…) et changer de mode de transport ?

Etc.

Programme D
le laboratoire civique
de Terra Nova

rapport | mobilité

leprogrammed.fr