

— DÉCEMBRE 2017 —

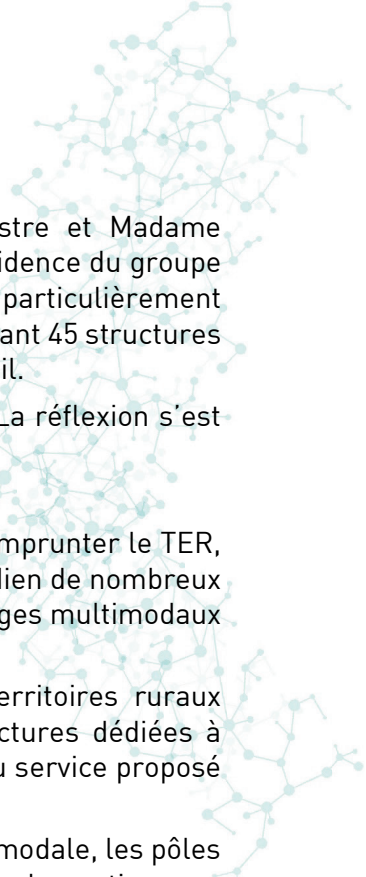
# SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE MOBILITÉS PLUS INTERMODALES

Mieux articuler toutes les offres de transport

Présidente : Valérie Lacroute, Députée

# Sommaire

<b>Diagnostic et besoins identifiés .....</b>	<b>3</b>
L'intermodalité voyageurs : diagnostic et principaux besoins identifiés .....	3
L'intermodalité : une pratique qui progresse mais qui reste très marginale dans les territoires ruraux et les franges urbaines .....	4
Agir sur le plan institutionnel, en menant à leur terme les réformes territoriales précédentes .....	6
Agir sur le plan technique, plusieurs leviers favorisant l'intermodalité pouvant être activés par les autorités organisatrices .....	7
Agir sur le plan « commercial », la mise en cohérence des tarifications et des billettiques est aujourd'hui très avancée dans toutes les régions .....	9
La logistique urbaine : Diagnostic et principaux besoins identifiés .....	10
<b>Orientations stratégiques proposées par le groupe .....</b>	<b>14</b>
Intermodalité voyageurs .....	14
Agir sur le plan institutionnel en menant à leur terme les réformes territoriales précédentes .....	14
Agir sur le plan technique, plusieurs leviers favorisant l'intermodalité pouvant être activés par les autorités organisatrices .....	15
Agir sur le plan « commercial », la mise en cohérence des tarifications et des billettiques est aujourd'hui très avancée dans toutes les régions .....	18
La logistique urbaine .....	18
Accompagner le développement de la logistique au niveau national et au sein des territoires .....	18
Retrouver une place pour les marchandises en ville .....	21
Accompagner le verdissement et faire basculer le secteur logistique dans l'ère numérique .....	22
<b>Principales mesures proposées .....</b>	<b>26</b>
INTERMODALITÉ VOYAGEURS : Agir au niveau institutionnel .....	26
Agir au niveau technique .....	28
Agir au niveau commercial .....	30
INTERMODALITÉ FRET : Logistique urbaine .....	30
MESURES FINANCIÈRES COMPLÉMENTAIRES .....	33
<b>Annexes .....</b>	<b>34</b>
Annexe 1 : Présentation générale de la démarche .....	34



**J**e tiens à remercier Monsieur Edouard Philippe, Premier Ministre et Madame Elisabeth Borne, Ministre des Transports de m'avoir confié la Présidence du groupe d'expert « Pour une mobilité plus intermodale ». Cette mission particulièrement enrichissante en contributions a permis aux 58 membres représentant 45 structures ou organismes de réaliser plus de 40 auditions et réunions de travail.

Elle a concerné aussi bien le transport de marchandises que de voyageurs. La réflexion s'est portée sur ces deux aspects.

Ces vingt dernières années, l'intermodalité a considérablement progressé. Emprunter le TER, une ligne de bus et terminer son trajet en vélo, fait désormais partie du quotidien de nombreux Français. De nombreuses gares ferroviaires sont devenues des pôles d'échanges multimodaux empruntés quotidiennement.

Pour autant, l'intermodalité progresse encore trop lentement dans les territoires ruraux contrairement au développement des métropoles dans lesquelles les structures dédiées à l'intermodalité existent déjà, les efforts devant se concentrer sur la qualité du service proposé aux utilisateurs.

Les calculateurs d'itinéraires, l'information en temps réel, la tarification intermodale, les pôles d'échanges multimodaux sont des pratiques aujourd'hui courantes. En revanche, activer ces différents leviers de concert est moins évident et peu fréquent quelle que soit l'échelle territoriale.

L'éventail des solutions de mobilité s'est agrandi avec l'apparition des nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service...). Par ailleurs, les offres de mobilité s'exercent sur un territoire plus large qu'il y a 20 ans, du fait de l'étalement des aires urbaines. Cela a conduit à une multiplication des offres ne profitant pas toujours aux usagers du fait du manque de connexion finale. L'enjeu est aujourd'hui de mettre en place des politiques de mobilité plus faciles pour l'utilisateur.

La densification des villes ou métropoles congestionne l'espace urbain. Le volume des marchandises livrées n'a jamais été aussi important avec l'explosion du e-commerce qui affiche une croissance à deux chiffres. Le dernier kilomètre est de plus en plus rapide, les enjeux de la livraison en 24 heures, puis maintenant du « Jour J », impensables il y a peu de temps encore, sont aujourd'hui des éléments constitutifs de la livraison du dernier kilomètre.

Cependant, le dernier kilomètre est montré du doigt car il est source d'externalités négatives pour les villes : pollution, bruit, occupation de la voirie, synonymes de « problème ». Le problème du dernier kilomètre serait-il de résoudre la quadrature du cercle et trouver un équilibre entre facteurs économiques, commerciaux, logistiques et environnementaux ?

L'organisation actuelle, bien que plutôt performante, n'est pas viable, au regard de la croissance attendue. Il n'existe pas de solution « prêt-à-porter » en matière de logistique urbaine. Celle-ci doit donc trouver des solutions innovantes pour relever les défis de la congestion urbaine.

Pour les prochaines années, on peut se montrer optimiste tant les pistes de progrès, inconcevables il y a encore quelques années, font aujourd'hui partie des habitudes quotidiennes des usagers.

Le mot de la présidente du groupe d'experts,  
Valérie Lacroute, députée de Seine-et-Marne

## L'intermodalité voyageurs : diagnostic et principaux besoins identifiés

### L'intermodalité voyageurs : de quoi parle-t-on ?

Il y a plusieurs manières d'aborder l'intermodalité. La plupart du temps elle est conçue de manière restrictive comme **l'interconnexion des réseaux de transports publics et des services associés (système d'information, billettique, tarification, harmonisation des horaires)**. Cette approche qui a structuré la plupart des politiques de mobilité a permis de nombreuses avancées. Elle a cependant l'inconvénient de penser le système de transport public comme un système fermé, éventuellement concurrent des autres mobilités (usage partagé de l'automobile, offres privées, intervention de plusieurs autorités organisatrices sur un même bassin de vie). Cette approche a parfois conduit au développement d'offres de transport public parallèles (possiblement concurrentes) sur une même liaison<sup>1</sup>.

Nous privilégions ici une approche plus ouverte à l'ensemble des solutions de mobilités, qui n'oppose pas les modes, ni les offres (publiques/privées<sup>2</sup>), ni les autorités organisatrices, mais qui prend comme point de départ les besoins du voyageur. Au quotidien, la correspondance entre deux moyens de transports ou lignes d'un réseau s'impose dans près de la moitié des déplacements en transport public. L'intermodalité est avant tout vécue du point de vue du voyageur comme une rupture de charge (quels que soient les modes mis en relation) et subie comme une contrainte<sup>3</sup>. Dans une approche plus ouverte à l'ensemble des mobilités, l'accès piéton à une station de bus ou le dernier kilomètre réalisé en vélo après un trajet en train régional (TER) relèvent de l'intermodalité envisagée sous l'angle du « parcours-client » quel que soit le mode, l'autorité organisatrice qui le gère, la nature de l'offre privée ou publique. On ne joue plus un mode contre l'autre mais bien l'ensemble des modes qui sont, lorsqu'ils existent, de simples possibilités complémentaires comme une réponse pertinente à l'usage autosoliste. Cette approche est d'autant plus pertinente que la digitalisation des offres de mobilité tend à effacer les distinctions entre modes qui s'inscrivent davantage dans une sorte de *continuum* et donnent au voyageur les clés, en temps réel, de son déplacement (Transdev, AdCf, juillet 2016).

---

<sup>1</sup> 160 liaisons sont ainsi opérées à la fois par un train régional et un service autocar, soit 0,5 % de l'offre TER et 15 % de l'offre autocars (chiffres ARAFER). Il faut toutefois nuancer liaisons par liaisons cette apparente concurrence en fonction des arrêts réalisés par les autocars.

<sup>2</sup> C'est le cas de l'autopartage et du covoiturage courte distance ou des offres intermodales conventionnées entre des autorités organisatrices et des groupements de taxi (artisans du taxi organisés en GIE par exemple) qui permettraient de garantir des rabattements sur les pôles d'échanges ou des poursuites d'itinéraires dans les espaces de faible densité. Ces solutions sont bien moins coûteuses que l'organisation de lignes de transport collectif à la demande.

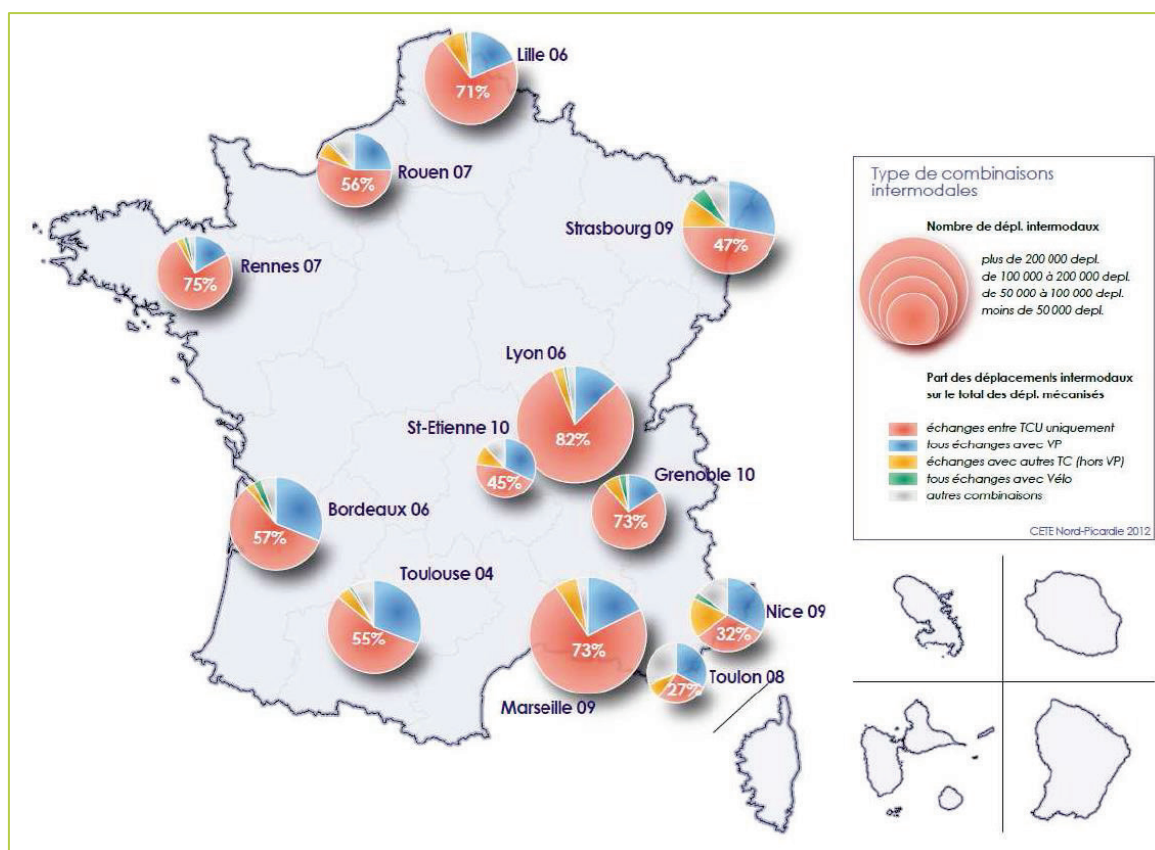
<sup>3</sup> Sur certains déplacements nécessitant une correspondance suite à une réorganisation du réseau de transport public, le temps réel a augmenté de moins de 10 % pendant que le temps perçu par les usagers a augmenté de 40 à 50 % (DOBRUSKES F., Réorganisation d'un réseau de transport collectif, ruptures de charge et mobilités éprouvantes : l'expérience bruxelloise, revue Articulo, 2011).

## L'intermodalité : une pratique qui progresse mais qui reste très marginale dans les territoires ruraux et les franges urbaines

### Les déplacements intermodaux progressent mais restent encore marginaux pour la plupart des déplacements

Il existe globalement un véritable essor de l'intermodalité dans les grandes agglomérations françaises en phase avec le développement progressif des lignes de transports collectifs en site propre (Richer, 2016, l'intermodalité au quotidien). Le volume de déplacements intermodaux a été multiplié par 3 depuis plus de 20 ans pendant que le nombre de déplacements mécanisés progressait de moins de 30 % (données issues des enquêtes ménages déplacements de 1985 à 2010 qui détaillent la mobilité des résidents d'une agglomération pour un jour ouvrable). Les enquêtes les plus récentes (réalisées entre 2003 et 2010) affichent un taux moyen d'intermodalité de 6 % contre 4 % pour les enquêtes réalisées entre 1995 et 2002 et 2,6 % pour celles réalisées entre 1985 et 1992.

Les enquêtes nationales transport-déplacements confirment cette tendance. Elles mettent également en évidence qu'en considérant la marche comme un mode de déplacements à part entière, le taux de déplacements intermodaux est nettement plus élevé<sup>4</sup>.



Poids et types de combinaisons intermodales dans les grandes agglomérations (Source : EMD Standard Certu ; réalisation : CETE Nord-Picardie)

<sup>4</sup> À Lille, la prise en compte du seuil de 5 minutes fait passer la part des déplacements intermodaux de 4,7 % (sur une base TER-Transports interurbains-Transports Collectifs (TC)) à 16,2 % (TER-Transports interurbains-TC-marche à pied). Tenir compte de la marche témoignerait de l'importance de la prise en compte des aménagements autour et dans les lieux de connexion.



Dans la majorité des agglomérations, la pratique de l'intermodalité est dominée par des échanges entre modes de transports collectifs (TC) pour les trois-quarts d'entre eux. L'intermodalité vélo-TC a augmenté de 140 % en 20 ans. Les correspondances liées à l'automobile (véhicule particulier (VP)-TC principalement) augmentent le plus rapidement (66 % contre 45 % pour l'intermodalité TC-TC (Richer, 2016)). Cette dynamique a pour conséquence une demande croissante de stationnements automobiles aux abords des gares et stations de transport collectif (12 000 véhicules à Marseille sont concernés par une chaîne intermodale VP-TC). La politique du stationnement (offre, tarification conditions d'utilisation et de contrôle) est donc un élément clé dans le développement de l'intermodalité, en limitant l'offre de places en centre-ville et en favorisant le rabattement vers les transports collectifs via des parcs relais implantés en périphérie des zones denses.

### Les territoires ruraux et les franges urbaines restent en dehors des déplacements intermodaux

Sur un volume de déplacements mécanisés équivalent, la mobilité intermodale des habitants des centres urbains est plus élevée qu'en périphérie (2 à 4 fois) où l'offre de transports est plus éparse, et nettement orientée vers les échanges entre TC (80 % pour les échanges transports en commun (TC-TC) contre 16 % pour les échanges VP-TC). Dans la couronne périurbaine des grandes métropoles, l'intermodalité est davantage pratiquée avec l'automobile individuelle en rabattement vers les transports collectifs (61 % pour les échanges VP-TC contre 19 % pour les échanges TC-TC) (chiffres - agglomération de Lyon).

Les déplacements du quotidien liés au travail représentent 41 % des distances parcourues. 8,3 millions d'actifs effectuent chaque matin plus de 15 km (distance médiane) pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette distance a augmenté de 2 km en 14 ans (INSEE, juin 2016). Ces déplacements sont effectués à 80 % en VP. L'unité urbaine de Paris est un cas particulier avec une part modale VP de 56 %. En dehors de celle-ci, cette part atteint plus de 90 % dans les grandes aires urbaines. Les trois aires urbaines de province où les TC sont les plus utilisés sont Lyon, Lille et Grenoble.

Mode de transport	en %				
	Navetteurs des communes densément peuplées	Navetteurs des communes de densité intermédiaire	Navetteurs des communes peu denses	Navetteurs des communes très peu denses	Ensemble des navetteurs
À pied	7	4	2	2	4
Voiture	57	86	94	96	80
Transports en commun	37	10	4	2	15

Champ : navetteurs résidant en France (hors Mayotte, Guadeloupe et Guyane).  
Source : Insee, recensement de la population de 2013, exploitation complémentaire.

Répartition des modes de transport utilisés par les navetteurs en fonction de la grille de densité, INSEE, 2016

La proportion des trajets de moins de 10 kilomètres a diminué (- 5 %) au profit notamment de ceux compris entre 20 et 50 kilomètres.

Cette gamme de distance concerne principalement les déplacements des populations situées dans les territoires ruraux et les franges urbaines (de même que les zones industrielles et d'activités). Elle correspond au segment des mobilités du quotidien où les autorités organisatrices sont les plus dispersées. Elle est assez mal prise en charge par la gouvernance actuelle des transports publics. C'est donc là que les efforts doivent particulièrement se concentrer pour limiter la croissance du trafic routier et la congestion qui en découle dès les entrées des grandes agglomérations. Pour autant, dans ces zones, faute notamment d'une densité suffisante pour mettre en place des transports en commun assez fréquents, la voiture reste un moyen de déplacement privilégié dont il conviendra d'en encourager l'usage partagé comme toutes les autres formes de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux.

Classe de distance	Choix de mobilités	Territoires les plus impactés	AOT/AOM
100 à 1 000 km	Large (avion, TGV, train, autoroute, route, intercity, covoiturage)		État
10 à 100 km		Rural et franges urbaines	Dispersé
0 à 10 km	Large (marche, vélo, voiture, bus)		Commune

Source : AIPCR

## Agir sur le plan institutionnel, en menant à leur terme les réformes territoriales précédentes

Pour respecter la répartition des compétences fixée par la LOTI, chaque autorité organisatrice de transport (AOT) a eu tendance à développer son offre indépendamment des autres. Cette logique a conduit à la coexistence de réseaux de transports publics pas toujours coordonnés. Le principal objectif des AOT engagées dans des démarches de coopération consiste donc à améliorer l'intermodalité.

Les réformes territoriales ont permis d'accompagner ce mouvement. La compétence d'organisation des politiques de transports sur un territoire devient de moins en moins fragmentée et se resserre autour de la région et du bloc communal.

À travers les récentes lois de réforme territoriale de 2014 et 2015 (loi MAPTAM, loi NOTRe), le législateur a instauré un cadre juridique pour l'intermodalité, la consacrant ainsi comme une compétence partagée et articulée entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au niveau intercommunal<sup>5</sup> et un niveau élargi porté par la région<sup>6</sup>.

Avec l'adoption de la loi MAPTAM, la région est devenue le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports<sup>7</sup>. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celles des AOM et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). En d'autres termes, la région est désormais en position d'être le chef d'orchestre d'une mobilité globale et intégrée sur une étendue territoriale significative, le « coordonnateur stratégique de l'offre », susceptible d'assurer le meilleur report modal possible. Cette organisation pourrait être une réponse pertinente pour ne pas réduire l'intermodalité à une discussion entre autorités organisatrices centrées sur leur mission de gestionnaires de services publics de transport.

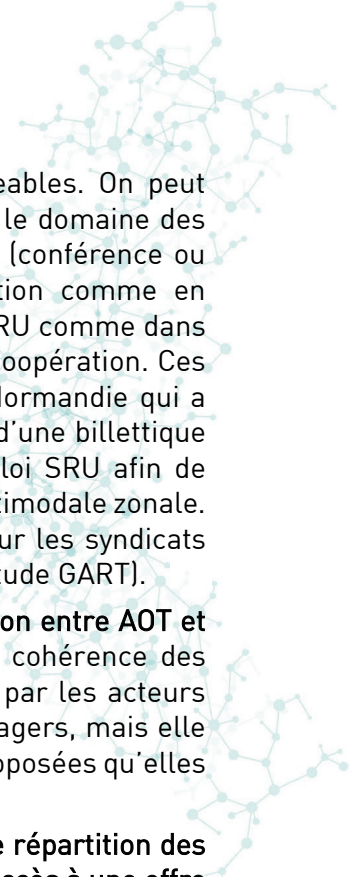
Pour autant, la répartition des compétences est complexe et peut conduire à certains manques de cohérence et de coordination nuisant à l'efficacité des offres de mobilités offertes aux citoyens. **La coopération entre collectivités au profit de l'intégration d'offres de mobilité demeure limitée sur certains territoires. Dans ce contexte, il est impensable de faire basculer des offres juxtaposées, le plus souvent bien conçues de l'intérieur, dans un véritable système tous modes et tous territoires coïncidant avec les besoins de mobilités du quotidien.**

Selon les objectifs, les habitudes de travail entre les autorités organisatrices et les attentes des

<sup>5</sup> AOT qui ont vu leurs compétences élargies aux usages partagés des véhicules (covoiturage et autopartage), modes de déplacements non motorisés (vélo et marche), livraison des marchandises en ville et la logistique urbaine.

<sup>6</sup> Hors Île-de-France, Corse et outre-mer, la région est notamment en charge des services de transports routiers non urbains, en dehors des services réalisés au sein des AOM [art. L. 3111-1 du Code des transports] ; des services ferroviaires régionaux [art. L. 2121-3] ; des transports scolaires (hors périmètres de transports urbains existant le 1<sup>er</sup> septembre 1984) [art. L. 3111-7]. La compétence sur les services routiers est récente et découle de la loi NOTRe (application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017).

<sup>7</sup> La région est également depuis la loi MAPTAM cheffe de file de l'intermodalité [art. L. 1111-9 du Code général des collectivités territoriales] et chargée d'organiser l'action commune des collectivités sur ce thème. Pour autant, chaque collectivité s'administre librement [art. L. 1111-1 du même Code].



élus, plusieurs configurations, juridiquement définies ou non, sont envisageables. On peut distinguer les différentes formes de coopérations entre les collectivités dans le domaine des transports selon leurs degrés d'intégration : de l'instance la plus informelle (conférence ou comité comme en Alsace<sup>8</sup>) à la création d'une structure dédiée (association comme en Aquitaine, syndicat mixte de transport comme à Toulouse, syndicat mixte loi SRU comme dans l'Oise), en passant par des formes souples comme la charte ou le contrat de coopération. Ces formes de coopérations peuvent être évolutives dans le temps, comme en Normandie qui a privilégié en 2006 la charte de coopération pour la mise en place notamment d'une billettique commune qui s'est formalisée en 2015 par la création d'un syndicat mixte loi SRU afin de consolider les bases juridiques du projet et mettre en place une tarification multimodale zonale. La région Normandie est ainsi acteur, quinze ans après l'adoption de la loi sur les syndicats mixtes loi SRU, de l'un des 14 syndicats de ce type qui ont été créés (source : étude GART).

**Une étape supplémentaire consisterait à organiser les modalités de coopération entre AOT et acteurs privés du transport.** En effet, l'articulation des réseaux, la mise en cohérence des tarifications et des billettiques, l'organisation d'une information multimodale par les acteurs publics constituent une nette amélioration en termes de service rendu aux usagers, mais elle demeure une réponse partielle à leurs besoins si elle n'intègre pas les offres proposées qu'elles soient collaboratives ou mise en place par les acteurs privés.

**L'enjeu de la future loi d'orientation des mobilités doit être d'assurer la bonne répartition des compétences sur les questions de mobilité entre collectivités et de favoriser l'accès à une offre globale des mobilités, publique comme privée.**

**Pour y parvenir, il n'est pas nécessaire de revenir sur les équilibres de gouvernance instaurés par les dernières lois mais plutôt de procéder à des ajustements pour renforcer la coordination entre les différents acteurs d'un territoire via notamment une obligation de transparence sur les données de mobilité et une concertation renforcée entre les autorités organisatrices**

## **Agir sur le plan technique, plusieurs leviers favorisant l'intermodalité pouvant être activés par les autorités organisatrices**

### **Mise en place d'un dispositif d'information multimodale**

C'est l'action la plus couramment envisagée par les AOT pour favoriser l'intermodalité. Elle vise à offrir à chaque usager l'ensemble des informations nécessaires à la réalisation de son voyage, en particulier lorsque ce déplacement nécessite d'enchaîner plusieurs modes de transport qui relèvent de différentes AOT. Sa réalisation demande aux AOT de centraliser les données relatives à chaque réseau (horaires, arrêts, lignes, conditions tarifaires...) dans une seule base de données ou *a minima* que les données puissent être échangées dans un format compatible. Ces démarches ont pris la forme de systèmes d'information multimodaux (sites Internet et/ou applications sur smartphones). Ils constituent pour les usagers des accès uniques à l'information relative à l'ensemble des offres et permettent de calculer des itinéraires (temps, tracé), parfois d'acheter des titres, de géolocaliser les arrêts, de connaître les tendances de trafics et les incidents, ou encore d'effectuer une réservation par exemple pour du transport à la demande. Ces outils représentent une réelle amélioration en termes de service aux usagers mais l'information est souvent partielle ou restreinte aux seules offres de transport public et les systèmes d'information voyageurs et de réservation ne sont souvent pas ouverts aux autres canaux de distribution en ligne.

---

<sup>8</sup> Les élus alsaciens en charge des transports des dix AO se rencontrent environ une fois par an pour prendre les principales décisions. Le conseil régional d'Alsace assure le secrétariat technique du comité et le suivi des projets.



Si l'information multimodale s'est fortement développée ces dernières années et couvre désormais 80 % du territoire français, on ne peut pas en dire autant de la tarification intégrée ou combinée, plus complexe à mettre en œuvre (problématique de la répartition des recettes).

### **Élaboration de grilles horaires coordonnées et robustes**

La recherche d'une plus grande complémentarité et d'une meilleure robustesse des horaires permet à la fois d'abaisser le temps de correspondance (et donc celui du parcours de bout en bout) et sécuriser les parcours. Les schémas d'intermodalité devraient non pas être conçus réseau par réseau mais plutôt construits à l'échelle des bassins de vie englobant l'ensemble des dessertes de transports. Cela permettrait notamment de mettre en complémentarité les services des cars avec ceux des trains en adaptant les horaires et les points de correspondance, alors même que les dates d'application des nouvelles grilles horaires varient souvent selon qu'il s'agit des TER (en général en décembre) ou des transports urbains (en septembre).

### **Création de pôle d'échanges multimodaux**

Le renforcement de l'intermodalité découle également de la création d'interfaces entre réseaux. La création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) notamment à partir des gares ferroviaires existantes, permet de regrouper plusieurs modes ayant des fonctionnalités différentes (transport longue ou courte distance, collectif ou individuel), dans une logique de hub. Les collectivités se sont saisies de l'importance du PEM comme maillon essentiel de l'intermodalité et leur nombre est en fort développement. Certains pôles, comme les parcs relais, privilégient l'interface entre automobile et transport public. Ils intègrent également des services relatifs au transport (billettique, signalétique, tarification, etc.) ou à l'urbain (information sur la ville, activités, commerces etc.). De nombreuses villes ne disposent pas aujourd'hui de pôle d'échange alors qu'elles peuvent être desservies par de multiples modes de transports individuels ou collectifs (autocar, trains...).

Sur un total de 2 600 gares régionales toutes connectées au réseau piéton, près de 2 000 gares sont équipées de parcs de stationnement automobile, 1 500 disposent d'emplacements vélos et 950 sont connectées à au moins un autre mode de transport collectif (Régions de France, 2017). Sur les 150 plus grandes gares, il existe plus de 15.000 emplacements vélos sécurisés et 950 non sécurisés (Gares et Connexions, 2017).

La création récente des services librement organisés de cars interurbains librement organisés dits « cars Macron » suite à la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 nécessite d'améliorer le niveau de services offert dans les gares routières en réponse aux besoins des déplacements longue distance (conditions d'attente, toilettes, etc.).

Investir dans ces « nœuds » de communication qui permettent de faciliter le passage d'un mode à l'autre et de fluidifier les échanges est une nécessité. À titre d'exemple, 77 des 171 communes desservies par des services d'autocar librement organisés ne disposent pas de gare routière, soit 45 %.

De plus, 65 % des gares routières se trouvent à proximité d'une gare ferroviaire et 7 % à proximité d'un aéroport : le développement de nouveaux services (vélo ou automobile en libre-service, covoiturage...) doit être associé à ces zones d'échanges.

Pour rallier une destination depuis une gare ferroviaire ou un arrêt de bus, les solutions sont souvent limitées, voire inexistantes : le dernier ou le premier kilomètre peuvent être dissuasifs pour les déplacements en transport en commun. De nouveaux services de mobilité partagée (vélo, scooter, automobile, dans l'idéal électrique), apparaissent comme des solutions pertinentes à cette problématique des premiers/derniers kilomètres. À titre d'exemple, la ville de Grenoble s'est associée à Toyota pour déployer des micro-voitures électriques (I-Road). Celles-ci peuvent être utilisées avec la carte de transport de la ville et permettent aux usagers d'atteindre des quartiers mal desservis par les transports publics.

## Agir sur le plan « commercial », la mise en cohérence des tarifications et des billettiques est aujourd’hui très avancée dans toutes les régions

L’autre levier important de l’intermodalité porte sur la mise en cohérence des tarifications et des billettiques. Il existe aujourd’hui une billettique intégrée entre les transports régionaux et les réseaux urbains dans toutes les régions métropolitaines et avec les réseaux de cars publics interurbains dans la moitié des régions (situation avant le transfert des autocars départementaux aux régions au 1<sup>er</sup> janvier 2017, chiffres : Régions de France). Elle participe de la facilitation d’usage de plusieurs modes de transport successifs (train, bus, tramway, car, parcs relais, service d’autopartage, consignes à vélo, vélos en libre-service...) relevant de différentes AOT. Cette simplification des tarifs et des billettiques pose toutefois de réelles difficultés de mise en œuvre pour les AOT (gammes tarifaires différentes, coûts et recettes différents selon le mode de transports, coût de la mise en compatibilité ou interopérabilité des systèmes billettiques).

Les pratiques actuelles en matière de tarification sont largement dominées par des titres monomodaux ou multimodaux avec superpositions des tarifs et essentiellement destinées aux seuls réseaux de transport public (Transdev, 2016). « Atoumod » par exemple est une carte billettique unique et multimodale à l’échelle régionale de l’ex-Haute-Normandie qui permet aux voyageurs de se déplacer sur l’ensemble des réseaux des collectivités. Avec la région comme « chef d’orchestre », les départements (éventuellement) et les agglomérations ont chacun joué leurs rôles dans la mise en place de ce système qui reste une « addition de mobilité ». En effet, le voyageur peut charger sur ce support unique plusieurs titres. L’objectif pour le futur est de parvenir à l’intégration tarifaire. C’est l’expérience menée en région Bretagne, par exemple, avec l’offre KorriGo (Rennes métropole chef de file) qui a mis en place une carte de billettique multimodale par le biais de conventionnements entre autorités organisatrices. Elle a également pour ambition d’associer sur le même support billettique transports, services universitaires et urbains.



Transdev, AdCF, 2016

Au-delà de ces arbitrages en termes d'harmonisation, une autre problématique porte sur la vente en ligne des titres. Plusieurs autorités organisatrices réfléchissent sur les solutions de distribution permettant aux voyageurs de charger des titres de transport en ligne à travers une multitude d'interfaces numériques.

## La logistique urbaine : Diagnostic et principaux besoins identifiés

Tous les jours, pour servir 700 000 établissements et ses 12 millions d'habitants, plus d'un million de livraisons et d'enlèvements sont effectués en Île-de-France. Autant les livraisons « classiques » (commerces de détails et de chaîne, BTP) sont assez stables dans le temps, autant le développement de l'e-commerce est considérable et conduit à doubler les flux de livraisons tous les trois ans<sup>9</sup>. Les ventes de l'e-commerce, qui ont atteint 72 milliards d'euros en 2016, devraient dépasser 80 milliards en 2017.

### Un système logistique globalement performant

L'acheminement des marchandises à destination ou en provenance de la ville touchent plusieurs secteurs de l'économie urbaine dont les comportements logistiques sont très différents :

- l'approvisionnement des commerces indépendants représente encore jusqu'à un quart des livraisons et pourrait être globalement mieux optimisé ;
- la messagerie et le transport express (les grands acteurs et leurs sous-traitants) représentent un des marchés du fret urbain les plus dynamiques. Les tournées de livraisons partent majoritairement de terminaux localisés autour des villes ;
- les transports de matériaux de construction et de déchets représentent d'importants tonnages et sont encore peu optimisés ;
- le commerce de chaîne et les centres commerciaux sont livrés de façon plus massifiée par des véhicules plus grands que les autres commerces et un taux de palettisation important.

Il y a donc autant de chaînes logistiques qu'il y a de secteurs économiques. Le fret urbain se caractérise par la grande diversité des véhicules, des heures de livraison, du type d'entreprises de transport, de la taille des envois, de la fréquence et de la durée des livraisons.

En moyenne, on compte environ une livraison (ou enlèvement) pour 10 habitants par jour et 15 à 20 tonnes livrées par personne par an. Ces données ne prennent pas en compte les livraisons à domicile qui peuvent être estimées à environ 20 à 35 % de livraisons en plus. Dans une ville comme Bordeaux on peut estimer l'augmentation du nombre de livraisons et enlèvements de 40 à 50 % depuis 1995.

Parce qu'ils concentrent les activités, les centres des villes connaissent une très forte densité de livraisons et enlèvements. Ils sont livrés par des véhicules utilitaires légers ou de petits poids lourds. Les gros véhicules n'ont pas disparu des centres mais y pénètrent tôt le matin pour livrer notamment les supermarchés ou les établissements de restauration hors foyer. Dans les faubourgs et en proche banlieue, on rencontre beaucoup de camions de taille moyenne. Ces zones ont une plus faible densité de livraison mais sont un lieu privilégié d'implantation de terminaux de messagerie et d'entrepôts intermédiaires (+ 37 % entre 2002 et 2012 en Île-de-France).

L'activité de transport des marchandises en ville a su montrer qu'elle pouvait, avec une grande

---

<sup>9</sup> La livraison aux ménages, qu'elle se fasse à domicile ou dans des points-relais, correspond en France aujourd'hui à environ 10 livraisons par an par habitant.

efficacité, s'adapter aux évolutions des modes de consommation, de l'appareil de production et des modes de distribution sans rupture de livraison. Cette performance est à mettre au crédit de l'organisation de la chaîne logistique. La logistique urbaine est également un secteur créateur d'emplois (290 000 emplois en Île-de-France).

Pour autant, cette performance a un coût pour la Collectivité. Si le transport des marchandises en ville ne représente que 20 % des véhicules-kilomètres parcourus sur la voirie urbaine, il contribue à 35 % des voyages et de l'occupation de l'espace public, à 50 % de la pollution en oxyde d'azote (NOx) et 42 % en particules fines (PM<sub>10</sub>) ainsi que 36 % des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est également un secteur consommateur de foncier urbain (3 à 5 % des sols urbains sont dédiés au fret et à la logistique).

### **Une performance qui a un coût pour la collectivité**

Le transport de marchandises en ville est majoritairement assuré par des entreprises pour leur compte propre. La performance de cette forme de transport varie selon le modèle logistique retenu par l'opérateur (trace directe, tournée, organisation par l'expéditeur ou le destinataire).

Pour certains, la trace directe, du point d'emport au point de dépose, est privilégiée. Ceci ne permet pas de rassembler différents flux de marchandises. Les chaînes logistiques sont en conséquence très fragmentées et les parcours de véhicules à vide ou peu remplis sont fréquents. **Le rapport entre nombre de véhicules-kilomètres qui circulent sur la voirie urbaine et de tonnes-kilomètres transportées est ainsi important.**

Pour d'autres, le transport est organisé en tournée, permettant de maximiser le taux de remplissage du véhicule et d'optimiser le nombre de livraisons effectuées à chaque rotation du véhicule. Ce modèle logistique permet ainsi de rassembler différents flux de marchandises, comme c'est le cas par exemple pour le transport pour compte d'autrui, réduisant d'autant l'empreinte environnementale laissée par l'opération de transport.

Valoriser ce type de modèle, qu'il soit le fait d'opérateurs en compte propre ou en compte d'autrui, est un enjeu au regard des impératifs de lutte contre la congestion urbaine et les externalités négatives liées au transport des marchandises en ville.

Il apparaît d'ailleurs que les véhicules qui circulent en ville sont plus anciens que ceux assurant des trajets interurbains. À Paris, près de 20 % des véhicules utilitaires légers et 15 % des poids lourds relèvent de la catégorie Euro 3 (mise en service en 2001) ou d'une catégorie plus ancienne.<sup>10</sup> L'utilisation massive de véhicules légers pour remplacer les camions de taille moyenne n'est pas un bon calcul pour la livraison urbaine des marchandises puisqu'il aboutit à un bilan négatif en termes de coût économique, de congestion, de consommation énergétique et de pollution.

À Barcelone, la collectivité a autorisé, pour expérimentation, la livraison nocturne : plutôt qu'ajouter les livraisons par petits camions en journée avec en particulier, les deux pics du matin et du soir, les livraisons sont effectuées de nuit par poids lourds. Deux enseignes se sont portées volontaires. L'une d'elles utilise des camions de 40 t, modifiés pour être silencieux, et a formé son personnel à la livraison nocturne. **Ainsi, chaque semaine, deux de ces 40 t opérant de nuit remplacent sept petits camions durant la journée.**

Au-delà de la question environnementale, la livraison de marchandises en ville génère des difficultés de circulation. Les arrêts sont courts mais nombreux (40 % des arrêts durent moins de 5 minutes) et perturbent souvent la circulation urbaine (deux tiers des arrêts sont effectués en stationnement illicite et 70 % en double file) (chiffres Interface Transport).

---

<sup>10</sup> Terra Nova, des marchandises dans la ville, juillet 2017

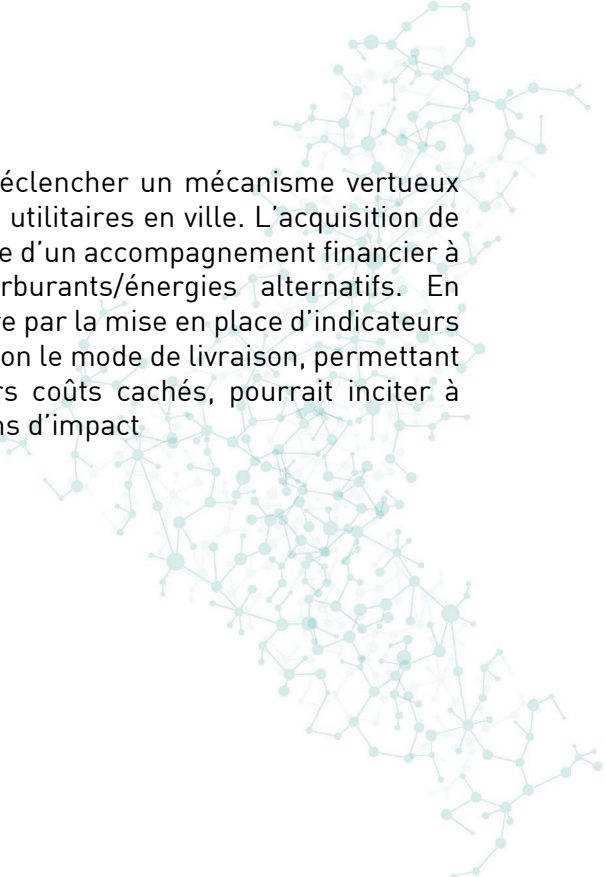


## Les leviers pour améliorer la performance économique et écologique des chaînes logistiques

Différents leviers ont été identifiés afin d'améliorer la performance des services de logistique urbaine et leur intégration dans le fonctionnement urbain :

- **Lutter contre la fragmentation des réglementations locales** : lorsque chaque commune peut fixer, indépendamment des communes voisines, les règles de circulation (horaires d'accès, circuit possible, type de véhicule autorisé), il est impossible pour un transporteur qui réalise sa tournée de livraison (30 à 50 livraisons/jour) de connaître toutes les réglementations locales et de les respecter.
- **Faciliter l'accès à la réglementation** : un enjeu important pour les services de logistique urbaine concerne la diffusion de la réglementation de circulation et de stationnement. En effet, les règles permanentes de police de la circulation et du stationnement dépendent souvent de chaque commune et évoluent dans le temps. Leur mise à jour et leur diffusion via un service national de diffusion d'une information centralisée serait une vraie plus-value pour les opérateurs de logistique urbaine.
- **Endiguer l'étalement logistique** : l'immobilier logistique est un marché dynamique, mais fortement concurrencé par des activités dont les marges sont plus fortes (bureau, logement, commerce). Le prix du foncier exerce sur l'immobilier logistique un mouvement centrifuge vers la périphérie lointaine des villes. Initialement implantés à proximité des agglomérations voire au cœur des villes lorsqu'il existe un embranchement au réseau ferroviaire ou fluvial, les entrepôts logistiques sont aujourd'hui de plus en plus éloignés des centres urbains et le plus souvent adossés au réseau autoroutier. Ce mouvement centrifuge s'est réalisé de manière désordonnée et non polarisée. En 40 ans, à Paris, la distance moyenne entre les entrepôts et les barycentres de livraison (pour la messagerie petits colis) est passée de 6 à 16 km, soit 16 000 t de CO<sub>2</sub> en plus (Andriankaja, 2015, La métropole logistique). Un tel étalement a des impacts considérables sur les flux de véhicules utilitaires internes à la métropole parisienne. « *En Île-de-France, les tentatives passées d'organisation spatiale des lieux de la logistique n'ont pas abouti. La prééminence des décisions locales en la matière est restée fondamentale, laissant les lois d'un marché foncier dynamique et le niveau le plus local des collectivités territoriales décider de l'opportunité et de la localisation des implantations logistiques* » (Dablanc, 2011). De 1985 à 2009, Paris et la petite couronne ont concentré seulement 16 % de la construction d'entrepôts de l'Île-de-France et de ses départements limitrophes, quand les départements de la grande couronne en rassemblaient 41 % et les départements limitrophes 42 %, générant un mitage de l'espace périurbain et rural. Si la volonté publique est de contenir l'étalement du bâti, agir sur la logistique urbaine constitue alors un levier pour atteindre cet objectif (IAU-IdF). Le rythme d'évolution des réglementations est crucial dans l'innovation en matière de logistique urbaine. Il peut inciter les professionnels à révolutionner leurs habitudes d'organisation et à modifier leurs équipements. Ils admettent ainsi que si les conditions d'accès aux villes se durcissaient encore, le recours à la solution du centre de distribution urbaine, à l'équilibre économique aujourd'hui incertain, pourrait être davantage envisagé.



- 
- **Verdir les flottes de véhicules** : l'urgence est de déclencher un mécanisme vertueux d'amélioration de l'état moyen du parc de véhicules utilitaires en ville. L'acquisition de véhicules propres serait facilitée par la mise en place d'un accompagnement financier à l'achat et d'une fiscalité incitative sur les carburants/énergies alternatifs. En complément, une action auprès des donneurs d'ordre par la mise en place d'indicateurs environnementaux (voire d'une éco-contribution) selon le mode de livraison, permettant d'évaluer les diverses options de livraison et leurs coûts cachés, pourrait inciter à privilégier les modes de livraison présentant le moins d'impact



## Orientations stratégiques proposées par le groupe

### Intermodalité voyageurs

#### Agir sur le plan institutionnel en menant à leur terme les réformes territoriales précédentes

Les principes de l'intermodalité et la coordination des autorités organisatrices sont déjà inscrits dans la loi. Le Code des transports prévoit en effet que les autorités organisatrices doivent se coordonner [art. L. 1211-2] et que la politique globale des transports favorise une politique intermodale, notamment par une tarification combinée, l'information des usagers sur les différents modes de transports et par la coordination de l'exploitation des réseaux [art. L. 1211-3].

Dans les faits, les autorités organisatrices coopèrent depuis de nombreuses années. Il arrive toutefois que, sur certains territoires, cette coopération n'arrive pas à se mettre en place. Malgré la loi, la situation est donc aujourd'hui imparfaite.

#### Conforter le rôle de la région comme chef de file de l'intermodalité

S'appuyant sur son statut de chef de file de l'intermodalité, la loi pourrait confier à la région l'obligation de **créer, a minima lorsqu'il n'existe pas d'autres dispositifs** de coordination régionale des transports **déjà en place, une structure souple de type « conférence des AOT »**. Cette conférence se réunirait au moins une fois par an en rassemblant outre les AOT, les usagers, les gestionnaires d'infrastructures de transports, les transporteurs et les entreprises concernées par le versement transport. Cette conférence serait chargée de suivre la mise en œuvre du SRADDET qui aura au préalable défini, structuré et hiérarchisé les différents niveaux du système de transport régional ainsi que les prescriptions en matière d'intermodalité (identification des pôles d'échanges multimodaux notamment). Cette conférence aurait également vocation à intégrer l'offre privée (taxis, VTC, services librement organisés) et les mobilités partagées (autopartage, covoiturage). Elle proposerait des orientations générales visant à développer la pratique de l'intermodalité en particulier via la coordination des offres de ses membres, de la tarification, de l'information multimodale et de la distribution billettique en ligne. Elle pourrait utiliser les données recueillies sur chaque réseau et mode de transport pour renforcer cette coordination des services et identifier les besoins en matière de couverture des territoires. Cette analyse donnerait obligatoirement lieu à une communication dans un rapport annuel public qui pourrait être communiquée à une instance nationale (de type ARAFER).

Le suivi opérationnel de l'avancement du SRADDET par le comité de pilotage permettrait de réorienter les actions en cas d'écart avec les effets attendus.

Un renforcement des compétences en matière de mobilité (vélo, modes partagés) permettrait de mettre la région à un niveau d'intervention en matière de mobilité quasiment équivalent à celui d'une AOM.

L'organisation des transports en région serait ainsi régie principalement par le couple région/AOM.

#### Confier aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) une compétence globale en matière de mobilité

Le Code des transports [art. L. 1231-1] définit les compétences des AOM. Elles sont chargées d'organiser des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande. Elles concourent au développement des modes de

déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés. **Afin de leur donner totalement les moyens d’agir en faveur de l’intermodalité et de leur permettre de déployer une politique globale en matière de mobilité, des compétences élargies sur toute la gamme des mobilités pourraient leur être confiées : gestion du stationnement et de la circulation (dont celle des marchandises), services ferroviaires métropolitains, coopération transfrontalière.**

Les AOM incluses dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants ont l’obligation de réaliser un plan de déplacements urbains [art. L. 1214-3]. Il vise à assurer 11 objectifs [art. L. 1214-2] : satisfaction des besoins de mobilité et environnement/santé, renforcement de la cohésion sociale, sécurité, diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs, vélos et marche à pied, etc. **Son champ d’intervention dans la planification des systèmes de transports est donc assez complet, mais il pourrait être étendu dans la loi afin d’intégrer totalement la dimension de l’interaction entre déplacements et aménagements urbains.**

### **Permettre aux territoires qui ne sont pas couverts par une AOM d’offrir des solutions de mobilités**

Les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d’agglomération disposent obligatoirement de la compétence transport. Par contre, les communes de communes n’en disposent pas ni en compétence obligatoire ni en compétence optionnelle (hors délégation éventuelle par les communes membres en tant que compétence facultative). Un large pan des territoires ruraux ne dispose donc pas d’AOM hormis quelques communes ou communautés de communes ayant décidées ou ayant été autorisées à prendre cette compétence. Pour autant, tous les territoires disposent d’une AOT (la région par défaut) et certaines collectivités ont mis en place des solutions pour répondre aux besoins de déplacements des habitants, à l’image des transports à la demande à destination de zones d’emplois ou de services. **Dans ces situations, il serait souhaitable que la région délègue une partie de ses compétences mobilité proposées ci-avant par le groupe de travail (cf. § 1.1.1) aux communautés de communes demandeuses pour offrir des solutions de mobilité de proximité au plus près des besoins de leurs habitants.**

### **Agir sur le plan technique, plusieurs leviers favorisant l’intermodalité pouvant être activés par les autorités organisatrices**

S’agissant des modes alternatifs à la VP, l’amélioration des infrastructures, de l’offre et de la qualité de service ainsi qu’un partage plus équilibré des espaces publics entre modes est nécessaire pour les rendre plus attractifs, indépendamment des actions sur l’intermodalité qui permettent d’optimiser le fonctionnement global du système de transport. Cette dernière, pour être performante, peut être améliorée grâce à des actions sur le plan des aménagements ou des outils techniques.

#### **Mise en place d’un système d’information multimodaux**

La mise en place d’un système d’information est une des pierres angulaires de l’intermodalité mais l’obligation de publication des données de transport en open data ne concerne pas aujourd’hui les services non conventionnés. L’information est donc partielle. **L’ouverture des données pour tous les opérateurs est donc une nécessité afin de disposer de l’ensemble des données sur l’ensemble de la chaîne de mobilité.**

La question de l’information voyageurs est plus simple à régler avec l’open data que la mise en place d’une billettique combinée ou intégrée qui nécessite des accords multiples entre AOT. Il serait souhaitable de mettre dans les calculateurs d’itinéraires tous les modes de transport, y compris le covoiturage, le vélo, etc., ainsi que les offres privées de transports. Il existe déjà des systèmes d’information multimodaux à l’échelle régionale. Ces systèmes ont vocation à servir également de centrale de réservation (transport à la demande) ou de distribution.

## Mettre en place des pôles d'échanges multimodaux

L'amélioration de l'intermodalité nécessite de s'intéresser aux services mais également aux interfaces physiques. En matière de pôle d'échanges multimodal (PEM), il n'y a pas de modèle de gestion unique (périmètres gérés par chaque opérateur ou par un opérateur unique). Laisser la capacité d'initiative aux territoires est sans doute la meilleure manière d'intégrer les PEM aux configurations urbaines locales. Pour autant, certaines obligations minimales pourraient être intégrées à la création de PEM comme c'est le cas pour la mise en conformité des accès aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, la présence d'information pour le transfert d'un mode à l'autre, la mise en place de systèmes d'information dynamique pour la gestion des situations de perturbation des transports, l'accessibilité, une offre de stationnement, adaptée aux besoins locaux, pour les mobilités actives (y compris micro-mobilités) et à assistance électrique ainsi que pour le covoiturage sont des éléments essentiels pour la réussite des PEM.

La réalisation des PEM demande généralement des investissements significatifs même si les réaménagements peuvent être réalisés à moindre coût. Ces aménagements concernent notamment la voirie (suppression des coupures et sécurisation) sur les parcours desservant les PEM et les autres pôles générateurs de flux de voyageurs et/ou les PEM eux-mêmes pour le stationnement et les services liés. Si des efforts financiers importants ont été faits par les collectivités ces dernières années, le trafic des transports collectifs étant en progression, ces aménagements doivent se poursuivre. Sur la base de l'identification des PEM dans le SRADDET, une fonction de chef de file sur l'aménagement et la gestion (via une convention de gestion) pour chaque PEM pourrait être dévolue à la région, à une AOM ou à une commune selon la fonctionnalité et la dimension du PEM.

Le développement des parcs relais en périphérie des villes et autour des PEM en dehors des grandes agglomérations (gares TER, aires de covoiturage ou de stationnement autour des autoroutes) doit également se poursuivre afin de limiter le trafic VP entrant et d'améliorer la circulation en zones urbaines.

Suite à la loi dite « Macron » d'août 2015, les liaisons interurbaines par cars ont été libéralisées. Le marché, toujours déficitaire, est en cours de consolidation autour de trois transporteurs restants (Isilines, Ouibus, Flixbus). Ces opérateurs souhaiteraient une amélioration du standard des gares routières, en limitant toutefois leur apport financier. Une ordonnance en date du 26 janvier 2016 est venue moderniser et clarifier le régime juridique des gares routières. Elle garantit aux transporteurs un accès non discriminatoire aux gares. À ce stade, il semble difficile de prendre des orientations lourdes en matière de création de gares routières dont la pertinence et la soutenabilité économiques pourraient être rapidement mises en question en fonction de l'évolution d'un marché encore naissant. Il est pourtant essentiel d'intégrer cette offre en développement dans les offres de mobilités globales à l'échelle régionale. Les collectivités devraient en tout état de cause se doter de pôles d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers. Tous les services publics de transports (y compris le transport par autocar) devraient y être intégrés.

## Promouvoir une politique d'arrêts de services de transport routier

La mise en accessibilité des arrêts des services de transport collectif routier est en cours (cf. agendas d'accessibilité programmée). Par rapport aux réseaux urbains, le niveau des arrêts interurbains (matérialisation, cheminements), situés parfois en rase campagne, est plus hétérogène et devra être amélioré, ce qui implique un programme d'investissements d'ampleur vu le nombre d'arrêts concernés, mais indispensable pour rendre plus lisible l'offre de cars.

Des problèmes de sécurité de certaines déposes de cars, notamment celles des services librement organisés, ont été signalés, impliquant une vigilance accrue (mesures de police) afin d'y remédier.

### **Encourager l'utilisation privilégiée de la voirie à des modes collectifs (cars ou bus) ou partagés (covoiturage)**

En ville, de nombreuses collectivités ont décidé d'offrir un partage de la voirie plus équilibré entre d'une part les VP et d'autres part les TC et les modes actifs. Le potentiel des liaisons périurbaines par cars semble important au regard d'exemples étrangers. Contrairement au covoiturage interurbain, le covoiturage courte distance du quotidien n'a pas trouvé à ce jour le bon modèle.

Afin de développer ces modes partagés, la création de voies réservées à ce type de trafic en zones congestionnées constitue une piste intéressante. En ville, les sites propres, outre qu'ils permettent une meilleure vitesse et régularité commerciale des bus ou des cars, sont à envisager dans la perspective prochaine de la mise en circulation de navettes autonomes qui pourront s'y déployer plus aisément qu'en pleine circulation.

Le covoiturage, faiblement rétribué pour un déplacement urbain, ne pourra être un succès que si des facilités lui sont accordées (voies et places de stationnement réservées, maillage suffisant de « spots de covoiturage » ou encore paiement du covoitureur par une autorité organisatrice de mobilité). À Madrid par exemple, des voies sont réservées au covoiturage et aux cars sur de larges pans du réseau autoroutier.

Il convient de lever tous les freins réglementaires au développement de ces sites propres en mettant en œuvre les recommandations du rapport conjoint des ministères de l'Intérieur et de l'Écologie et du Développement durable de juillet 2014 intitulé « Les nouveaux usages de la route ».

Le déploiement d'une offre de bus ou cars express sur autoroutes et voiries urbaines congestionnées en entrée d'agglomération peut s'accompagner de celui du covoiturage dans la mesure où :

- ils peuvent si les gestionnaires de voirie le souhaitent utiliser les mêmes aménagements (parcs relais, voies réservées) ;
- ils sont en apparence concurrents mais aussi et surtout substituables (bus express en heure de pointe, covoiturage en heures normales et transport à la demande en garantie de retour) ;
- ils sont complémentaires pour les trajets terminaux (retour au domicile).

### **Favoriser l'usage du vélo et des modes actifs**

La part modale du vélo en France est faible par rapport à celle de ses pays voisins. Cette situation n'est toutefois pas irrémédiable, les villes citées en exemple aujourd'hui comme Copenhague ou Amsterdam n'ayant pas toujours connu une forte pratique du vélo avant une inflexion politique durant les années 1970. Il n'est pas indispensable de réaliser partout des pistes cyclables mais plutôt rechercher une continuité des aménagements et une séparation des flux en cas de différentiel de vitesse élevé entre modes actifs et modes motorisés.

L'arrivée des vélos à assistance électrique (VAE) permet d'accroître les distances pertinentes pour ce mode. Le déploiement de stationnements sécurisés est indispensable pour limiter le nombre de vols et d'autant plus primordial que s'accroît la valeur des vélos (VAE).

L'arrivée des nouvelles offres privées de vélos ou scooters en free floating constitue une opportunité pour développer l'usage du vélo à un coût modéré. Il est donc proposé de pas les entraver en ne les soumettant pas à un régime d'autorisation par la collectivité qui dispose de mesures de police pour les réguler le cas échéant (stationnement gênant).



## Agir sur le plan « commercial », la mise en cohérence des tarifications et des billettiques est aujourd'hui très avancée dans toutes les régions

### Mettre en place une billettique harmonisée

L'objectif consiste à donner la possibilité à chaque voyageur, pour un trajet multimodal, d'acheter facilement des titres de transports même s'ils émanent de différents opérateurs. La mise en place d'un titre de transport unique serait idéale mais demeure complexe à réaliser. Il n'existe pas de standard unique en matière de billettique, qui est un domaine en évolution rapide. Les nouvelles technologies constituent une opportunité, mais il ne faudrait pas qu'elles laissent sur le bord de route les voyageurs non-initiés ou ne disposant pas de smartphones ou d'accès internet.

Des « pass » multiservices existent au niveau local, mais la difficulté consiste à regrouper plusieurs acteurs institutionnels. Les billettiques interopérables régionales actuelles ont été mises en place sur la base du volontarisme des acteurs régionaux. Lorsqu'un pass régional a du succès, à l'image du pass Navigo, de nombreux acteurs (taxis, autopartage, covoiturage) souhaitent pouvoir s'y associer. L'émergence d'un standard billettique régional multimodal est donc souhaitée.

Pour autant, il ne faut pas vouloir lier à tout prix support billettique commun et intégration tarifaire au risque que certaines autorités organisatrices ne souhaitent pas s'y engager.

Par ailleurs, la multiplication des canaux de distribution des titres de transports devrait permettre d'augmenter le nombre de voyages réalisés via des services de transport.

## La logistique urbaine

### Accompagner le développement de la logistique au niveau national et au sein des territoires

#### Moderniser les infrastructures de massification des flux de marchandises

La logistique urbaine n'est qu'une petite partie de la chaîne logistique. La capacité à développer des chaînes logistiques de bout en bout performantes et durables (du transport massifié à la logistique urbaine) est vitale pour l'économie et la stratégie import/export de la France.

Dans son rapport consacré à « la logistique : un levier de compétitivité pour la France », présentée aux Assises de la Logistique en 2015, TDIE précise les axes d'une véritable stratégie nationale en matière de logistique :

- une stratégie nationale cohérente « des portes des territoires » (ports, aéroports) ;
- une connexion à l'hinterland européen et au réseau transeuropéen de transport pour les ports (Le Havre, Marseille, Dunkerque, Calais...);
- le développement de points nodaux majeurs autour des métropoles de Paris et de Lyon;
- l'accélération de l'innovation en matière de logistique (comme usage des TIC/systèmes de transports intelligents sur tous les modes en valorisant les financements disponibles particulièrement européens (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, Programme de Recherche Horizon 2020, Fonds structurels, BEI/Plan Juncker).

#### Déployer les chartes logistiques à un niveau intercommunal

Au niveau territorial, les AOM ont l'obligation d'intégrer le transport de marchandises dans le cadre du huitième objectif de leurs plans de déplacements urbains (PDU). Elles doivent ainsi assurer « l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires

aux activités commerciales et artisanales ». La mise en œuvre de cet objectif dépend généralement du niveau communal à travers le pouvoir de police de la circulation et du stationnement (régulation d'accès aux voies de l'agglomération, création d'emplacements réservés), les règles d'urbanisme et la gestion de la voirie.

Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) disposent à cet effet de nombreux leviers (plan local d'urbanisme (PLU), schéma de cohérence territoriale (SCoT), délivrance des autorisations d'urbanisme et d'exploitation commerciale et gestion de la quasi-totalité du domaine public routier dans les centres urbains).

Par ailleurs, suite à l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, les AOM peuvent désormais organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine afin de réduire la congestion urbaine et les impacts environnementaux en cas d'inadaptation de l'offre privée. Il conviendra donc qu'elles se saisissent de cette nouvelle compétence, lorsque cela est pertinent, au niveau du territoire.

Le besoin d'implication des collectivités sur le sujet de la logistique urbaine et de renforcement de la cohérence de leur intervention et planification a été exprimé de manières unanimes par les experts du groupe de travail. La mobilisation et le partage de bonnes pratiques (chartes) au niveau des territoires ont également été identifiés comme un levier particulièrement important d'amélioration de la prise en compte des services logistiques dans le fonctionnement des agglomérations.

Cette préoccupation, déjà exprimée antérieurement, avait conduit l'État (DGITM, Ademe, CEREMA) à proposer une démarche de « cadre national pour des Chartes de logistique durable en ville » afin de mutualiser les bonnes pratiques dans ce domaine et de favoriser la concertation locale entre acteurs publics et privés. Une boîte à outils complète et stabilisée sera mise à la disposition des collectivités au début de l'année 2018.

Il est ainsi proposé de **promouvoir l'utilisation et le déploiement ambitieux de ce dispositif vertueux des Chartes de logistique urbaine par la mise en place d'un financement pour permettre l'accompagnement des collectivités lors de l'élaboration de leur Charte** conformément au cadre national.

Il ressort des échanges que la mise en place d'une charte est surtout pertinente à l'échelle de l'agglomération. **Il serait ainsi opportun que l'Ademe soutienne financièrement en priorité et de manière plus soutenue les collectivités qui mettent en œuvre une Charte logistique au moins au niveau intercommunal** si ce n'est à une échelle territoriale plus grande (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération). Un accompagnement financier à cette échelle serait en effet cohérent avec les nouvelles compétences des AOM en matière logistique et le transfert des règles de circulation et de stationnement au niveau intercommunal. L'État pourra sensibiliser particulièrement les grandes agglomérations à l'intérêt de ce dispositif vertueux.

### **Harmoniser et mettre à disposition des acteurs de la logistique les réglementations de circulation et de stationnement des collectivités en données ouvertes**

Les services de logistiques urbaines sont particulièrement sensibles à la réglementation de circulation et de stationnement, plus particulièrement en cas de manque de coordination au sein d'un territoire. Ces règles sont fondées sur des critères variés : plages horaires de livraison, poids maximal, taille et, progressivement, niveau d'émissions polluantes des véhicules. Lorsque ces règles sont définies au niveau des communes, elles sont très locales et manquent de cohérence les unes avec les autres.

Ainsi, Terra Nova<sup>11</sup> remarque que dans l'aire métropolitaine de Lyon, il existe plus d'une trentaine de réglementations différentes sur les poids et dimensions des camions, obligeant les transporteurs à « franchir » dans une même tournée mais avec le même véhicule plusieurs réglementations. Ces règles sont également très évolutives. L'ASLOG a estimé à 20 000 changements de noms de rue, 2 000 changements de sens de circulation, 3 000 restrictions poids lourds par mois.

Ainsi, la collecte, la mise à jour en temps réel et la mise à disposition publique sous un format standardisé des données concernant les règles de circulation et de stationnement en vigueur dans les territoires constitueraient une vraie plus-value pour les opérateurs de logistique urbaine, voire pour l'ensemble des usagers de la route, pour améliorer la programmation des tournées et permettre l'optimisation des parcours. Il est proposé, **la mise en place d'un dispositif de standardisation, collecte et de diffusion de ces données sur des sites régionaux ou nationaux (ex. : [www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) et sous un format ouvert.**

Par ailleurs, **l'harmonisation de ces règles à une échelle pertinente est essentielle.** Si le transfert de la police de la circulation et du stationnement de la commune vers l'EPCI est prévu par la loi MAPTAM de 2014, l'harmonisation n'est pas à ce jour visible sur le terrain et rend régulièrement impossible le respect de réglementations parfois discordantes. Cette mesure d'harmonisation est surtout sensible dans le cas des grandes aires urbaines et devra *a minima* être mise en place au niveau des intercommunalités. Il est proposé, la suppression dans la loi MAPTAM de la capacité d'une ou plusieurs communes à s'opposer au transfert du pouvoir de police du stationnement et de la circulation, ce qui pourrait faciliter ce mouvement d'harmonisation.

### **Clarifier et stabiliser le régime fiscal applicable aux bâtiments logistiques et de stockage en matière de fiscalité foncière et simplifier la réglementation**

Le flou existant sur la qualification fiscale des bâtiments utilisés pour les activités logistiques et de stockage laisse une marge d'interprétation importante à l'administration fiscale sur la catégorie fiscale dans laquelle entrent ces bâtiments (et leur niveau d'imposition). Ceci fait peser une incertitude juridique majeure sur leur propriétaire et les investisseurs, ce qui pénalise fortement le modèle économique de cette activité fortement ancrée dans les territoires. Il est proposé de clarifier la loi et la doctrine fiscale car elle décourage actuellement l'implantation de plateforme logistique en France, trouvant des conditions plus attractives dans les autres États membres (notamment la Belgique).

Par ailleurs, la France doit s'aligner davantage sur les règles et pratiques européennes concernant les réglementations environnementales et la sécurité pour la construction d'entrepôts, en permettant notamment la juxtaposition au sein d'un même bâtiment de surfaces logistiques et d'autres surfaces d'activités, tertiaires et productives. Il est proposé de gagner en compétitivité en simplifiant la réglementation et les mesures applicables lors de coactivités au sein d'un bâtiment dont certaines parties reçoivent du public (ERP).

### **Protéger les travailleurs liés aux plateformes numériques de livraisons**

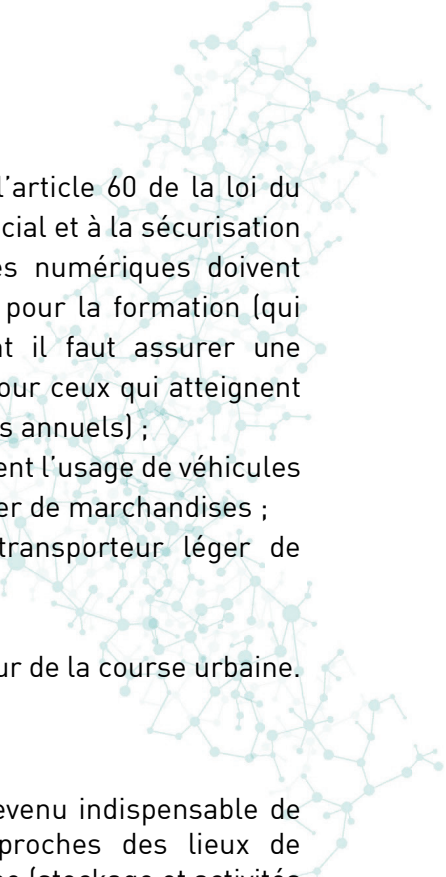
Le développement de plateformes numériques faisant massivement appel à des travailleurs/livreurs non-salariés s'accélère dans de nombreux domaines. Une grande partie des coursiers sont trop vulnérables du fait d'une rémunération de plus en plus majoritairement à la tâche, incitant à de nombreuses prises de risque.

Il est proposé :

- de renforcer la connaissance du secteur par des enquêtes spécifiques ;

---

<sup>11</sup> Terra Nova, des marchandises dans la ville, juillet 2017

- 
- d'appliquer rapidement aux métiers « courses et livraisons » l'article 60 de la loi du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels qui dispose que les plateformes numériques doivent prendre en charge les assurances et acquitter les cotisations pour la formation (qui nourriront leurs droits au Compte personnel d'activité, dont il faut assurer une promotion particulière auprès des coursiers) des travailleurs pour ceux qui atteignent un plancher de chiffre d'affaires qui pourrait être de 15 000 euros annuels) ;
  - de renforcer vigoureusement les contrôles, concernant notamment l'usage de véhicules à moteur sans inscription préalable au registre du transport léger de marchandises ;
  - d'assouplir les conditions d'entrée dans la profession de transporteur léger de marchandises pour les livreurs utilisant des scooters ;
  - de coordonner la régulation au niveau européen ;
  - de promouvoir le développement des coopératives dans le secteur de la course urbaine.

## Retrouver une place pour les marchandises en ville

Après une période de périurbanisation logistique, il est aujourd'hui devenu indispensable de (ré)implanter des sites dans le cœur des agglomérations, plus proches des lieux de consommation. A titre d'illustration : 4 ha réservés à la logistique urbaine (stockage et activités associées) sont nécessaires pour 100.000 habitants (Daniel Boudoin, Cretlog).

### **Planifier et retrouver des marges de manœuvre pour mettre à disposition du foncier pour les bâtiments logistiques et l'accès à la voie d'eau**

Pour la plupart des experts, l'entrepôt logistique doit retrouver sa place en ville car il permet de massifier les flux au plus près des consommateurs et de limiter « l'étalement logistique ». Mais les raisons budgétaires et financières, le manque de foncier disponible et de prise en compte des questions d'alimentation de la ville en marchandises lors des exercices de planification rendent difficile le retour des entrepôts en milieu urbain dense.

Les modalités de mobilisation du foncier nécessaire à l'accès à la voie d'eau pour les activités le nécessitant sont également à améliorer afin d'être en mesure de saisir plus facilement et rapidement les opportunités liées au transport des marchandises par la voie d'eau.

Plusieurs pistes pourraient être explorées pour y remédier :

- mieux intégrer la logistique dans les documents de planification à diverses échelles : régionale (SRADDET - pour permettre de regrouper les entrepôts périurbains dans des parcs logistiques, identifier les infrastructures stratégiques et leurs points d'accès) ; intercommunale (SCoT et PLUi : identification/destination du foncier) et communal ;
- inscrire dans le Code de l'urbanisme la nécessité de prendre en compte la logistique urbaine dans les PLU (au même titre que les transports ou le logement) permettrait de mener systématiquement une réflexion sur la dimension et les besoins logistiques dans l'aménagement urbain ;
- développer l'offre foncière urbaine pour les entrepôts, en explorant la possibilité d'utiliser les parkings peu ou pas utilisés, les friches commerciales, les bureaux vides afin de créer des espaces logistiques de tailles petites à moyennes (de l'ordre de quelques centaines de mètres carrés) ;
- inscrire dans les textes relatifs aux PDU l'obligation de réaliser un « schéma de desserte fluviale » pour les villes bénéficiant d'un accès fluvial. Ce schéma devra localiser les quais utilisables pour les trafics urbains, leurs principales destinations (filiales) et



fonctionnalités, ainsi que leur articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. Il devra également définir les principes d'aménagement qui permettront le cas échéant une mixité des usages ;

- instaurer un droit de préemption vers le domaine public fluvial au bénéfice des personnes publiques gestionnaires ou propriétaires des voies d'eau ou des ports. Mobiliser les établissements publics fonciers régionaux.

L'amélioration de la coordination entre les différents documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUi, PLU ...) permettra en outre d'intégrer, et d'adapter la programmation et la planification des infrastructures, points nodaux et d'accès, nécessaires à ces activités, au bon niveau territorial.

### **Créer des synergies entre transport de personnes et transport de marchandises**

Certains réseaux et services de transport public de personnes comprennent des infrastructures dédiées. L'utilisation de leurs capacités résiduelles pour transporter des marchandises (comme c'est le cas avec les soutes d'avions par exemple) peut permettre de réduire le nombre de camions en circulation.

Les rames de tramway ou de métro sont parfois utilisées en tests, aux heures creuses, pour le transport de chariots de livraison. L'expérimentation « TramFret » (tramway de marchandises) présenté à la COP21 a ainsi été lancée à Saint-Étienne en juin 2017 durant dix-huit mois au profit d'une enseigne de distribution. Les approvisionnements et enlèvements de supermarchés de centre-ville sont réalisés depuis et vers le site d'entrepôt du distributeur à l'aide d'une ancienne rame réaménagée. Le trafic est organisé en heures creuses deux fois par jour et six jours par semaine. La RATP avait effectué des tests sur la partie sud de la ligne T3 pour démontrer les possibilités d'insertion de tels trafics sans perturbations pour les voyageurs.

Afin de permettre de saisir à l'avenir les opportunités permises par ces réseaux de transports urbains pour les services de logistique, il est proposé :

- de réaliser un retour d'expérience des différentes expérimentations menées et d'étudier les modalités de mutualisation de ces réseaux et services de transport dans le cadre d'un programme d'études ;
- de promouvoir l'évaluation de telles actions lors de la définition des nouvelles infrastructures, de l'élaboration des PDU et des Chartes logistiques, réalisée notamment en coordination avec les professionnels du transport et de la logistique ;
- d'éviter tout blocage de nature contractuelle en cas de demande future en prévoyant explicitement dans les contrats la possibilité pour l'exploitant de réaliser des transports de marchandises sur les réseaux exploités.

## **Accompagner le verdissement et faire basculer le secteur logistique dans l'ère numérique**

### **Maîtriser les données pour renouveler la logistique**

Les avancées technologiques et le développement du e-commerce conduisent à un environnement de vie de plus en plus connecté conduisant à accroître le volume de données et des flux d'informations. Les données deviennent la richesse actuelle et future des entreprises.

L'exploitation des données comme nouvelles ressources fait émerger de nouveaux modèles d'affaires et d'action publique. À travers les *blockchains*, de nouveaux acteurs n'hésitent pas à « bousculer » les filières traditionnelles avec des enjeux d'optimisation des circuits, de performance opérationnelle.

Les enjeux liés aux technologies de collecte, de transport et de traitement des informations de



la logistique ainsi qu'à la préservation des intérêts de l'État, des entreprises et des citoyens utilisateurs de la logistique sont majeurs.

Ces questions notamment devraient être traitées rapidement dans le cadre d'une mission interministérielle relative au basculement de la logistique urbaine dans l'ère numérique.

### **Responsabiliser le donneur d'ordres sur l'impact environnemental de la solution de transport choisie**

L'e-commerce représente environ 20 à 25 % des services de transport dans une ville pour seulement 8 % de la consommation. Avec une croissance du nombre de colis de 20 % par an, ce sont donc chaque année plus de 100 millions de colis supplémentaires livrés sur le territoire national. Les flux liés aux retours e-commerce et aux nombreux échecs à la livraison (avec souvent un second passage du transporteur) accentuent cette tendance. Ceci met en lumière le fait que le consommateur et plus globalement le donneur d'ordre a de plus en plus souvent le choix entre différentes solutions de transport : à domicile en 24 h, en express, sur rendez-vous, en point relais, en consigne, en livraison instantanée (1 à 2 h). Ces éléments de choix doivent être davantage liés au service et au prix proposé.

S'ajoute à ce constat le développement de stratégies commerciales par certains acteurs, notamment du e-commerce, intégrant l'immédiateté et la gratuité de la livraison et induisant des demandes de plus en plus marquées de la part du consommateur. On constate une extension progressive de ces pratiques et de ces exigences du périmètre B to C (entreprise vers particulier) vers le périmètre B to B (entreprise vers entreprise). **Ces pratiques limitent la capacité des opérateurs à rationaliser leurs opérations de transport et contribuent à la congestion des centres urbains.**

Il est donc urgent de mettre en place un dispositif complet de régulation de ces pratiques qui évoluent de manière extrêmement rapide sous peine d'accélération de la congestion des centres urbains.

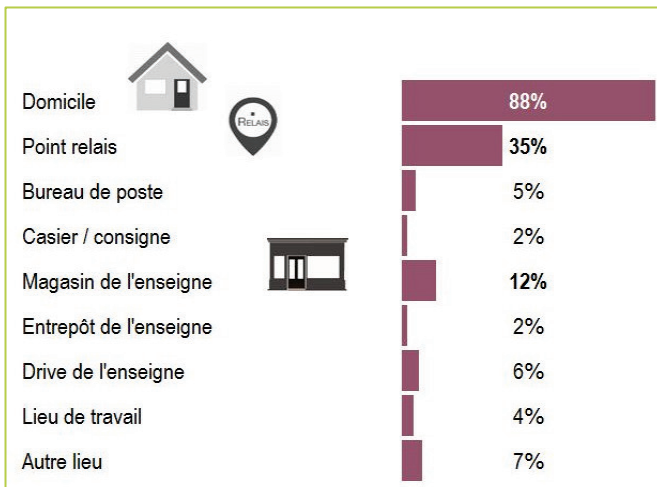
Il est ainsi proposé de compléter l'offre de transport par un indicateur environnemental (code couleur par exemple) associé aux différents modes de livraison choisis, permettant d'informer le donneur d'ordre sur la solution de livraison. Sur le plan pratique il serait nécessaire de mettre en place des critères objectifs avec une pondération : mutualisation ou non des flux (un point relais est par exemple un cas de mutualisation), livraison en véhicules propres (électriques, gaz naturel de ville (GNV), cyclo-logistique), livraison ou non sur rendez-vous avec plage horaire réduite (2 h) permettant de limiter l'échec à la livraison, etc.

Le donneur d'ordres (consommateur, entreprise, administration...) pourrait alors choisir la solution de transport de son achat en toute connaissance de l'impact environnemental. Le vendeur pourrait aussi être incité à mettre en avant des solutions « vertes » afin d'améliorer son image auprès de ses clients.

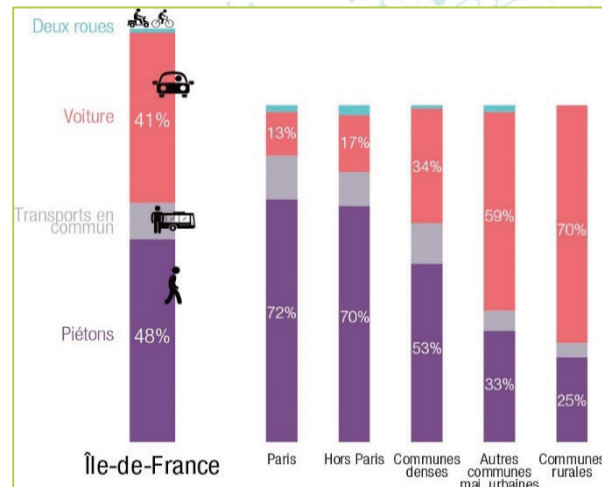
Au-delà du simple indicateur environnemental, il est possible d'aller plus loin en **étudiant les conditions de création d'une éco-contribution pour toute livraison individuelle ou H+** (dans les 3 heures suivant la commande). Le développement de ces pratiques entraîne en effet un éclatement et une multiplication des flux de livraison renforçant les difficultés de congestion et de pollution. De leurs côtés, les transporteurs sont astreints à tenir des délais de livraison toujours plus courts et des prix compétitifs en cohérence avec les exigences de leurs clients qui ne permettent pas souvent de préférer des modes de livraisons moins polluants. Parallèlement, les donneurs d'ordres ne disposent pas ou très peu d'informations sur les impacts environnementaux de leurs commandes. Il est possible qu'ils soient néanmoins prêts à payer un supplément pour favoriser une mode de livraison plus vertueuse. **L'éco-contribution aurait vocation à alimenter un « fonds mobilité » notamment pour accompagner les transporteurs à la transition écologique de leur flotte de véhicules.**

La création d'une telle éco-contribution devra faire l'objet d'une étude d'impact sur le modèle

économique de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique afin de mesurer précisément l'efficacité de la mesure. Il est en effet possible que la massification des livraisons (en relais colis par exemple) entraîne des externalités plus négatives encore qu'une tournée de livraison



Les modes de livraison choisis par les internautes franciliens  
Source : Enquête Région Île-de-France 2015 © IAU ÎdF 2016



Le mode de déplacement pour retirer son colis en point relais - Source : Enquête Région Île-de-France 2015 © IAU ÎdF 2016

individuelle qui est optimisée si chaque consommateur livré en relais colis emprunte son véhicule personnel pour venir retirer ses marchandises (surtout dans les communes les moins denses ou les communes rurales où le mode de déplacement pour retirer son colis en point relais se fait majoritairement en voiture).

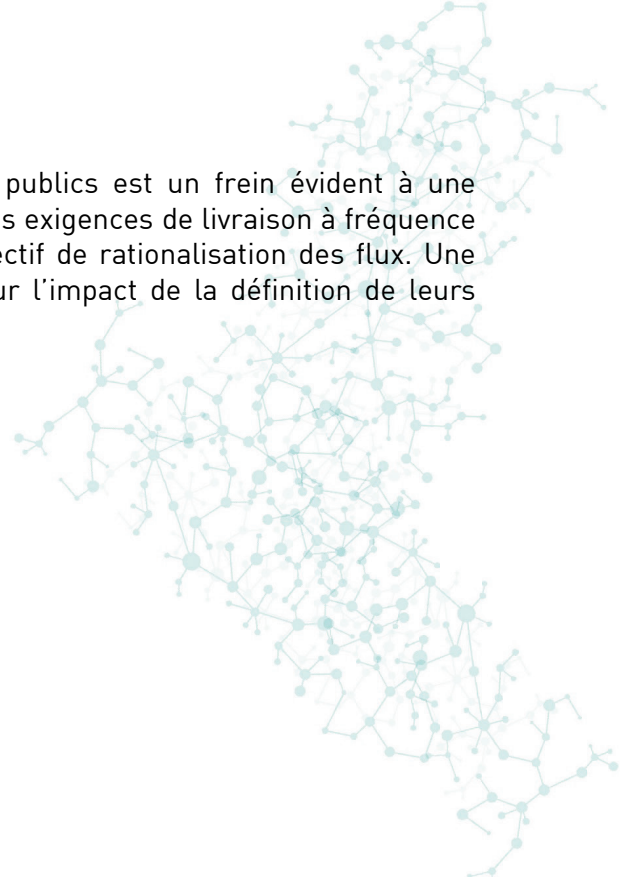
### Favoriser le développement des énergies alternatives (GNV, électricité, hydrogène)

L'accompagnement de la modernisation de la flotte des véhicules notamment vers des énergies décarbonées doit permettre de rendre réalisable les objectifs de sortie du diesel. Cela exige, en premier lieu, que les constructeurs soient en mesure de proposer aux transporteurs des solutions pertinentes du point de vue technique et du modèle économique. Par ailleurs, les points d'approvisionnement en carburants alternatifs devront être suffisamment denses pour accompagner la modernisation des flottes de véhicules. La question de l'accompagnement fiscal pour la modernisation de la flotte ou des aides à l'achat de véhicule propre devra également être étudiée. Enfin, le fonds mobilité annoncé par le ministre de la transition écologique et solidaire et en particulier l'axe 4 du Plan climat « rendre la mobilité accessible à tous et développer l'innovation » pourrait être mobilisé pour accompagner les professionnels dans le renouvellement de leurs flottes vers des véhicules à énergies alternatives, pour soutenir le report modal (fret fluvial ou ferroviaire) et le développement des innovations en matière d'optimisation des flux logistiques.

### Mieux valoriser les efforts consentis en matière de logistique durable dans la commande publique

La réglementation permet d'intégrer des clauses sociales ou environnementales dans les actes d'achat public, mais cette faculté semble aujourd'hui encore insuffisamment utilisée par les maîtrises d'œuvre et d'ouvrage. Elle constituerait pourtant un puissant levier d'accompagnement du changement et de valorisation des modèles logistiques vertueux. Il pourrait donc être opportun d'améliorer la prise en compte des critères qualitatifs, environnementaux et/ou sociétaux, en particulier la performance environnementale de la livraison (modèles logistiques vertueux, motorisation propre ou répondant à des standards élevés) dans les marchés publics d'achat. Sur ce terrain, un effort de formation de la commande publique apparaît nécessaire. Il convient également ici de souligner que la pratique de plus en

plus répandue du sur-allotissement dans les marchés publics est un frein évident à une logistique efficiente. Le fractionnement des volumes ou les exigences de livraison à fréquence élevée de petits volumes heurtent nécessairement l'objectif de rationalisation des flux. Une sensibilisation des acteurs de la commande publique sur l'impact de la définition de leurs besoins semble sur ce point nécessaire.





# Principales mesures proposées

Les actions proposées ci-après relèvent de deux catégories :

- des actions de nature législative qui pourraient être proposées dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités ;
- des actions impliquant l'État, qu'elles soient de nature juridique, financière, méthodologique ou d'animation de politique publique, et ce pour la période 2018-2022.

## INTERMODALITÉ VOYAGEURS : Agir au niveau institutionnel

### Mesure 1 Objectif 1-1-1 : Conforter la région comme chef de file des politiques de l'intermodalité

- [Législatif] Mettre en place une structure souple de type « Conférence des AOT » qui serait notamment chargée de suivre la mise en œuvre du SRADDET et de proposer des actions pour coordonner les offres de ses membres, la tarification ainsi que l'information multimodale ; cette conférence pourrait s'appuyer sur les données du « *mobility as a service* » (cf. rapport du groupe d'experts « plus connecté ») pour identifier et rendre transparents les déficits de coordination dans les flux de mobilité notamment lorsque les offres de plusieurs AO ne sont pas suffisamment coordonnées pour assurer dans de bonnes conditions des transports intermodaux. Plus spécifiquement, il s'agit de rendre obligatoire en 2020, l'analyse annuelle sur chaque bassin de vie de la qualité de service ainsi que de l'adéquation entre l'offre de service mise en place et les besoins de déplacement et d'en rendre compte lors des Conférence des AOT. Cette analyse pourrait être transmise à une instance nationale (de type ARAFER).
- [Législatif] Renforcer la prise en compte des besoins en logistique (transport de marchandises, entreposage, aménagement, distribution...) et définir, dans ce domaine, les orientations stratégiques du territoire dans les SRADDET.
- [Législatif] Donner la compétence vélo, autopartage, covoiturage (en dehors des périmètres des AOM) à la région afin de sécuriser juridiquement son action et d'en faire une AOT ayant des compétences proches de celles d'une AOM dans ce domaine.
- [Législatif] Faire bénéficier la région d'un financement dynamique (de type versement transport) ou expérimenter la possibilité de mettre en place une fiscalité spécifique (taxe sur les bureaux par exemple dès lors qu'elle ne remet pas en cause la vitalité économique des centres urbains).
- [Législatif] Transférer la compétence route du département à la région sur la base du volontariat de cette dernière afin de lui permettre de déployer une politique globale en matière de transports.

# Mesure 2

## Objectif 1-1-2 : Confier aux autorités organisatrices de la mobilité une compétence globale en matière de mobilité

- Élargissement des compétences des AOM (y compris urbaines) pour couvrir tout le champ de la mobilité voyageurs et mettre en place une gestion intégrée des mobilités marchandises à l'échelle du territoire :
  - [Législatif] Transférer obligatoirement aux AOM le pouvoir de police de la circulation et du stationnement des communes membres, y compris la gestion des taxis en veillant à une répartition zonale. Une *option alternative* consisterait à consulter l'AOM pour tout arrêté de circulation structurant à l'échelle de l'agglomération et impactant les politiques de mobilité.
  - [Législatif] Autoriser des services ferroviaires organisés par des métropoles, après accord de la région, afin d'optimiser l'usage des infrastructures existantes dans la limite des capacités disponibles.
  - [Législatif] Doter les AOM des moyens de contraindre les gestionnaires de vélos en free floating à assumer à leurs frais l'enlèvement des épaves pour réguler l'activité.
  - [Législatif] Autoriser formellement la possibilité pour une AOM de passer une convention avec une collectivité voisine étrangère de même rang pour définir les modalités d'exploitation d'une liaison transfrontalière.
  - [Législatif] Intégrer la gestion des flux touristiques parmi les objectifs des PDU.
- Intégrer davantage les compétences de planification de déplacement à l'aménagement urbain :
  - [Législatif] Rendre obligatoire la desserte par un transport collectif en site propre de nouveaux grands équipements (jauge à définir précisément ainsi que le type d'équipements : stade, parc des expos, centre commercial ...) dont l'implantation est décidée avec l'aval la puissance publique lorsqu'il en existe déjà dans l'agglomération, sous peine de bloquer l'autorisation d'implantation.
  - [Action de l'État] Favoriser l'intégration de la mobilité dans l'aménagement de quartiers et de logements (stationnement mutualisé, etc.).
  - [Action de l'État] Intégrer les flux touristiques dans la planification de déplacement et privilégier les moyens de transports utilisant des carburants alternatifs sur la voie publique, fluviale ou maritime.
- Simplifier et faciliter l'accès à l'information :
  - [Action de l'État] Favoriser la diffusion de l'information sur les règles locales permanentes de police de la circulation et du stationnement.



## Mesure 3

### Objectif 1-1-3 : Permettre aux territoires qui ne sont pas couverts par une AOM d'offrir des solutions de mobilité

- Cet objectif fait l'objet de propositions précises du groupe de travail « plus solidaires » des Assises de la mobilité.

#### Agir au niveau technique

## Mesure 4

### Objectif 1-2-1 : Mettre en place un système d'information multimodale

- [Législatif] Mettre au même niveau d'obligations opérateurs publics et opérateurs privés (cars « Macron », covoiturage, etc.) pour la mise à disposition de données de transport voyageur en open data.
- [Législatif/Action de l'État] Transmission des mesures de police de circulation et de stationnement en vigueur localement sous format informatique ouvert et national à un service national permettant de diffuser une information centralisée et actualisée dans un format ouvert, utilisable par les producteurs de logiciels professionnel ou grand public.
- [Action de l'État] Veiller à l'application de la neutralité de l'information transports imposée aux opérateurs et applications internet par le règlement européen (UE) 2015/2120 sur l'internet ouvert.
- [Action de l'État] Développer un système d'information multimodal national voyageurs en favorisant, plus que le développement d'outils nouveaux, la mise en place d'interfaces et les échanges entre les différents systèmes d'informations existants qui couvrent la quasi-totalité du territoire national. Veiller à l'ouverture des systèmes d'information voyageurs et de réservation des opérateurs sous le contrôle des autorités compétentes, afin de pouvoir acheter facilement les titres de transports des différents opérateurs d'un voyage multimodal.
- [Action de l'État] Mettre en place au sein du ministère en charge des transports un observatoire national de la mobilité des transports traitant de l'offre et la demande.

## Mesure 5

### Objectif 1-2-2 : Mettre en place des pôles d'échanges multimodaux

- [Législatif] Préciser dans le SRADDET l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux de la région, hiérarchisés selon leur dimension et fonction ; le chef de file en matière d'aménagement et de gestion de chaque PEM est dévolu à la région, à l'AOM ou à la commune après entente entre ces parties.

- Définir un programme pluriannuel de cofinancements de l'État en faveur des PEM et lancer un appel d'offres pour le développement des modes actifs en intermodalité au niveau du PEM (aménagement de la voirie et intérieur des PEM).
- Identifier les gares routières, notamment celles accueillant des services librement organisés, comme des PEM.
- Rendre obligatoire les arrêts pour les autocars dans les gares routières, identifiées par le SRADDET comme devant accueillir ce type de service.

## Mesure 6 Objectif 1-2-3 : Promouvoir une politique d'arrêts de services de transport routier

- [Législatif] Rendre obligatoire, par au moins un moyen de communication, l'information transports aux arrêts. Cette information doit être actualisée en temps réel lorsqu'un SAEIV a été déployé sur le réseau de transport.
- [Action de l'État] Veiller à faire respecter la réglementation en matière d'arrêts opérés de la part des services de cars, notamment ceux librement organisés, en particulier s'agissant des conditions de sécurité.

## Mesure 7 Objectif 1-2-4 : Encourager l'utilisation privilégiée de la voirie à des modes collectifs (cars/transports collectifs) ou partagés (covoiturage)

- [Action de l'État] Accélérer le développement des voies réservées aux cars/transports collectifs et au covoiturage sur les pénétrantes urbaines congestionnées ainsi que des parcs-relais.
- Élaborer un programme national pour mieux articuler l'offre de transport en bus/car (y compris les services librement organisés) et le réseau de transport en commun urbain.
- [Action de l'État] Adapter la réglementation routière au covoiturage pour un déploiement de voies dédiées à partir de 2020 (et expérimentation dès 2018).

## Mesure 8 Objectif 1-2-4 : Favoriser l'usage du vélo et des modes actifs

- Prévoir dans les pôles d'échanges multimodaux un volume d'emplacement réservé aux vélos dimensionné par rapport au flux de voyageurs.
- [Législatif] Donner un statut juridique à la micromobilité.
- [Législatif] Clarifier le statut des services de vélos touristiques.
- [Législatif] Permettre l'accroche d'un vélo à un car.
- [Législatif] Remettre en place un dispositif d'aide à l'achat de vélos électriques (projet de loi de finances).

- [Législatif] Définir un programme pluriannuel de cofinancements de l'État en faveur des aménagements vélos, y compris en interurbain.
- [Action de l'État] Définir un barème kilométrique pour les vélos pour la prise en compte des frais réels pour l'impôt sur le revenu (arrêté du ministre en charge du budget) sans possibilité de cumul avec l'indemnité kilométrique vélo.
- [Action de l'État] Augmenter le plafond de surface dédiée aux local vélos dans les nouvelles constructions d'immeubles (arrêté du ministre en charge de la construction).
- [Action de l'État] En fonction des résultats de l'expérimentation actuelle menée dans les ministères en charge du développement durable et du logement, élargir l'indemnité kilométrique vélo à l'ensemble des fonctions publiques.
- [Action de l'État] Encourager l'éducation à la mobilité, notamment dans les établissements scolaires.
- [Action de l'État] Lutter contre le vol de vélos en encourageant notamment le marquage ou la mise en place de puce sur les vélos.

## Agir au niveau commercial

### Mesure 9 Objectif 1-3-1 : Mettre en place une billettique harmonisée

- [Législatif] Désigner la Région comme cheffe de file pour définir un standard billettique régional pour les transports publics.
- [Action de l'État] Favoriser la mise en place d'un standard billettique national avec l'aide de l'AFIMB.
- [Action de l'État] Favoriser l'émergence d'applications proposant un bouquet de services de mobilité avec paiement direct (applications « *mobility as a service* »).

## INTERMODALITÉ FRET : Logistique urbaine

### Mesure 10 Objectif 2-1 : Accompagner le développement de la logistique au niveau national et au sein des territoires

- [Législatif] Harmoniser les règles de circulation et de stationnement au niveau d'un territoire, en transférant définitivement les pouvoirs de police à l'intercommunalité, initié par la loi MAPTAM de 2014.
- [Législatif] Ajuster le cadre légal applicable à l'organisation du temps de travail en matière de transport afin que les temps consacrés à la dépose ne soient pas considérés comme des temps de conduite.
- [Législatif] Mieux protéger les travailleurs liés aux plateformes numériques de l'e-commerce en faisant prendre en charge les assurances et cotisation de formation par

les opérateurs de plateformes, en renforçant les contrôles concernant l'inscription au registre du transport léger de marchandises et en assouplissant les conditions d'entrée dans la profession de transporteur léger de marchandises pour les livreurs utilisant des scooters.

- [Législatif/Action de l'État] Clarifier le régime fiscal applicable aux bâtiments logistiques et de stockage en matière de fiscalité foncière.
- [Législatif/Action de l'État] Mettre en place un dispositif de standardisation, collecte et diffusion de ces données sur des sites régionaux ou nationaux (ex. : [www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) et sous un format ouvert.
- [Action de l'État] Poursuivre la mise en œuvre de la stratégie nationale logistique 2025, en particulier la création de l'Observatoire national de la logistique et le travail sur l'attractivité des filières et emplois ainsi que le développement du capital humain dans les secteurs de la logistique et de la supply chain.
- [Action de l'État] Mettre à disposition des collectivités un « cadre national pour des Chartes de logistique durable en ville » afin de mutualiser les bonnes pratiques dans ce domaine et de favoriser la concertation locale entre acteurs publics et privés. Une boîte à outils complète et stabilisée sera mise à la disposition des collectivités au début de l'année 2018.
- [Action de l'État] Soutenir financièrement (financement Ademe) de façon privilégiée les collectivités mettant en œuvre une Charte logistique au moins à un niveau intercommunal.
- [Action de l'État] Réaliser et financer des appels à projet pour promouvoir l'innovation en logistique urbaine (ex. : la conception et la standardisation de boîtes de transport modulaires de différentes tailles par un meilleur remplissage des volumes disponibles).
- [Action de l'État] Engager avec les acteurs une démarche de simplification des règles environnementales et de sécurité relatives aux bâtiments logistiques, notamment en milieu urbain.
- [Action de l'État] Mener une mission interministérielle pour encourager le développement du recours au numérique dans la logistique urbaine.

## Mesure 11 Objectif 2-2 : Retrouver une place pour les marchandises en ville

- [Législatif] Prendre en compte les besoins en logistique (transport de marchandises, entreposage, aménagement, distribution...) en identifiant des espaces logistiques dans les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUi, PLU), notamment les espaces logistiques stratégiques situées à proximité de la voie d'eau dans les cœurs de ville. A minima, le PDU pourrait intégrer un « schéma de desserte fluviale » pour les villes disposant d'une voie de navigation fluviale. Ce schéma devra localiser les quais utilisables pour les trafics urbains, leurs principales destinations (filières) et fonctionnalités, ainsi que leur articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.
- [Législatif] Instaurer un « droit de préemption sur le domaine public fluvial » au bénéfice des personnes publiques gestionnaires ou propriétaires des voies d'eau ou des ports

pour préserver l'implantation d'activités utilisatrices de la voie d'eau à moyen et long termes dans un contexte de pression foncière et de conflits d'usage sur ces terrains.

- [Action de l'État] Réserver les terrains du domaine public bord à voie d'eau aux entreprises capables d'utiliser le mode fluvial pour éviter les dérives consistant à installer sur le domaine public bord à voie d'eau des entreprises dont l'activité n'a aucun lien avec le mode fluvial.
- [Action de l'État] Réaliser, au niveau national, un retour d'expérience des différentes expérimentations de mutualisation des services et/ou infrastructures de transport entre voyageurs et marchandises (tramway, métro, bus...).
- [Action de l'État] Promouvoir la mutualisation des réseaux/services (tramway, métro, bus...) pour le transport de personnes et de marchandises lors de la définition des nouvelles infrastructures, de l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et des Chartes logistiques réalisée notamment en coordination avec les professionnels du transport et de la logistique.

## Mesure 12 **Objectif 2-3 : Contribuer au développement des énergies alternatives par une fiscalité incitative**

- [Législatif] Conserver un écart de fiscalité favorable au GNV et au GNL.
- [Législatif] Pérenniser et étendre le « suramortissement » pour l'achat d'un véhicule de transport de marchandises (y compris fluvial) à l'ensemble des carburants/énergies alternatifs.
- [Législatif] Étudier la mise en place d'aide à l'achat ou de dispositifs fiscaux permettant d'accélérer le déploiement de flottes de véhicules plus propres (y compris pour la cyclologistique et le transport fluvial) et singulariser les aides aux VUL.
- [Législatif/Action de l'État] Maintenir l'aide à l'exploitation des services de transport combiné et favoriser l'usage des modes ferroviaire et fluvial dans la desserte des plateformes logistiques.
- [Action de l'État] Encourager les constructeurs à proposer des solutions techniques et économiques pertinentes pour les besoins des transporteurs et en particulier sur la gamme de véhicules jusqu'à 19 t.
- [Action de l'État] Veiller au bon déploiement des points d'avitaillement en carburants alternatifs et à l'interopérabilité des cartes d'avitaillement, aujourd'hui spécifiques à chaque point d'avitaillement.
- [Action de l'État] Donner une visibilité de long terme sur l'écart de TICPE entre GNV et diesel pour les transporteurs.
- [Action de l'État] Mobiliser le fonds « mobilité » (axe 4 du Plan climat) pour contribuer à accompagner les entreprises dans la modernisation de leur flotte de véhicules plus propres.
- [Action de l'État] Mieux valoriser les efforts consentis en matière de logistique durable dans les marchés publics.
- [Action de l'État] Faire évoluer le programme Objectif CO<sub>2</sub> pour l'élargir à l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (notamment les chargeurs et les donneurs d'ordres).



## MESURES FINANCIÈRES COMPLÉMENTAIRES

- Affecter le versement transport au développement de l'offre de transport et non à la gratuité des transports en commun.
- Affecter une part significative des gains de recettes liées à l'augmentation de la TICPE sur le carburant au financement des transports, y compris non routiers (abondement du budget de l'AFITF).
- Déplafonner le remboursement du Pass transport par les entreprises au-delà de 50 % et créer une exonération de charges pour les entreprises qui souhaitent aller au-delà de ce seuil de remboursement.
- Élargir l'indemnité kilométrique vélo à toutes les fonctions publiques.

## Annexe 1 : Présentation générale de la démarche

### Composition du groupe d'experts

Structure	Expert
40 millions d'automobilistes	Jean-Louis Filippini
Assemblée nationale	Vincent Descœur
Association des régions de France	Cendrine Montangon
Association des régions de France	Florian Weyer
Association des sociétés françaises d'autoroutes	André Broto
Association des sociétés françaises d'autoroutes	Ghislaine Baillefont
Association des utilisateurs de transport de fret	Christian Rose
Association française pour la logistique	Valérie Macrez
Association française pour la logistique	Charlotte Migne-Malvy
Association française pour la logistique	Marc Dalbard
Association française pour la logistique	Jérôme Libeskind
Association pour la gestion indépendante des réseaux de transport public	Arnaud Rabier
Bourgogne Franche-Comté mobilités	Thibaut Gathellier
Caisse des dépôts et consignations	Monique Agier
Chambre syndicale des importateurs d'automobiles et de motocycles	Thierry Archambault
Club du dernier kilomètre de livraison	Marc Teyssier d'Orfeuil
Comité des armateurs fluviaux	Didier Léandri
Confédération française du commerce de gros et international	Alain Schnapper
Confédération française du commerce de gros et international	Jean-Brice Hernu
Conseil général de l'environnement et du développement durable	Corinne Etaix
Conseil national des professions de l'automobile	Florent Portmann
Conseil national des professions de l'automobile	Nicolas Lenormant
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	François Philizot
Département du Val d'Oise	Gaëlle Bonnefond
Direction générale de l'aviation civile	Kevin Guittet
Fédération du e-commerce et de la vente à distance	Marc Lolivier
Fédération nationale des associations d'utilisateurs	Michel Quidort

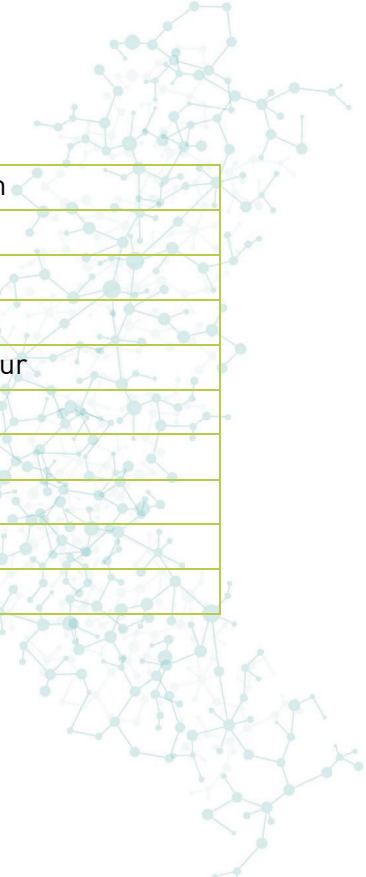


des transports	
Fédération nationale des transporteurs routiers	Benoit Daly
Fédération nationale des transports de voyageurs	Nicolas Pujos
Fédération nationale des travaux publics	Emmanuèle Perron
Fédération nationale des travaux publics	Jacques Tavernier
France Urbaine	Malika Dati
Groupement des autorités responsables de transport – Vice présidente du Grand Poitiers	Anne Gérard
Groupement des autorités responsables de transport	Romain Cipolla
Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France	Dany Nguyen Luong
Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France	Sophie Laurent
Keolis	Marc Lambilliotte
Montpellier Méditerranée Métropole	Yves Nurit
Mouvement des entreprises de France	François Remoue
Nov@log	Christophe Chauvin
Optile	Thierry Colle
Organisation des transporteurs routiers européens	Caroline Auge
Régie autonome des transports parisiens	Stéphanie Bourgeois
Renault	Marie-Laure Le Naire
Sénat	Charles Revet
SNCF Gares&Connexions	Benoît Brunot
SNCF Gares&Connexions	Florian Durand-Delabre
SNCF Logistics	Mathieu Gleizes
SNCF Logistics	Anne-Gaëlle Simon
SNCF Réseau	Isabelle Delon
TrainLine	Jean-Gabriel Audebert-Lasrochas
Transdev	Alain Pittavino
Transdev	Laurent Mazille
Union des entreprises de transport et de logistique de France	Jérôme Douy
Union des transporteurs publics et ferroviaires	François-Xavier Perin
Union des transporteurs publics et ferroviaires	Anne Meyer
Union nationale des associations familiales	Hélène Marchal
Voies navigables de France	Pascal Girardot

Au total, le groupe d'experts aura tenu une quinzaine de réunions de travail et aura auditionné près de 45 personnes.

## Auditions d'experts externes

Structure	Expert
Assemblée nationale	François-Michel Lambert
Association des sociétés françaises d'autoroutes	Arnaud Hary
Association des sociétés françaises d'autoroutes	Christophe Boutin
Association française pour la logistique	Diana Diziain
Autolib' vélib' métropole	Véronique Haché
Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	Thomas Pertuiset
Autorité de la qualité de service dans les transports	Alain Sauvart
Blue solutions	Dorothee Coucharrière
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	Pierre Vacher
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	Cécile Clément
Clem'	Delphine Pelletier
Clem'	Olivier Delassus
Club du dernier kilomètre de livraison	Juliette Kacprzak
Club National Pour la "Mobilité Courante"	François Ferrieux
École nationale des ponts et chaussées	Michel Savy
Ecologie Logistique	Éric Petit
Ecov	Thomas Matagne
Fédération française des usagers de la bicyclette	Patrice Malachin
Fédération nationale de l'aviation marchande	Brigitte Barrant
Flixbus	Camille Vanmeirhaeghe
France Stratégie	Jincheng Ni
Groupe Rousselet	Armand Joseph-Oudin
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux	Laetitia Dablanc
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux	Jean-Patrick Lebacque
Inventons demain	Rémi Le Moigne
Isilines	Hugo Roncal
La Poste	Frédéric Delaval
Mines ParisTech	Simon Tamayo
Ministère de la transition écologique et solidaire	Lionel Kaniewski
Ouibus	Laurence Cour
Rumeur publique	Marie Meyruey
Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise	Véronique Picard
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise	Yann Mongaburu



Taxis G7	Yann Brillat-Savarin
Transdev	Paulo da Cruz
Uber	Benjamin Martin
CGI	Cyril Galy-Dejean
Président du Groupe France Tourisme	Ghislain de Richecour
Colicoach	Augustin Gueldry
Fédération française des usagers de la bicyclette	Olivier Schneider
Agir pour le fluvial	Jean-Marc Samuel
Plateforme GNL	Alain Giacosa
Voyages-sncf.com	Julien Nicolas



[www.assisesdelamobilite.gouv.fr](http://www.assisesdelamobilite.gouv.fr)  
**#AssisesMobilite**

**Ministère de la Transition  
écologique et solidaire**  
Direction générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer  
Tour Sequoia  
92055 La Défense cedex



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS