

De l'auto-école à la mobile-école

Annexe 1 – Les enjeux liés à l'évolution de l'apprentissage de la conduite

Se mettre en phase avec la nouvelle conception des usages de l'espace public

Jusque dans les années 80-90, le Code de la route privilégiait la circulation automobile. Même si la fluidité du trafic a toujours été une priorité pour les municipalités, la démarche du « code de la rue » a opéré un changement salutaire : une meilleure prise en compte de la vie locale et de tous ses acteurs a conduit à l'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h en agglomération et à la mise en place de « zones 30 », espaces plus sécurisants pour les piétons et les cyclistes. C'est le décret 2008-754 du Code de la route, en 2008, qui amplifie cette mutation, pour donner à la mobilité urbaine une autre dimension : sécurisée, apaisée et durable. De cette volonté est née la démarche du code de la rue, conciliant sécurité et circulation, écologie et partage de l'espace public.

D'autres initiatives et expérimentations ont vu le jour ces dernières années (tourne à droite et double sens, pour les cyclistes par exemple) et n'ont bénéficié que d'une communication très ciblée par les collectivités territoriales ou les associations spécialisées.

Continuons cette logique pour modifier l'apprentissage de la mobilité.

Renforcer l'efficacité des outils mis en place par les collectivités locales pour réduire la place de l'automobile

Les collectivités territoriales s'efforcent de proposer des outils de déplacements adaptés permettant de concurrencer l'usage individuel et exclusif de la voiture. En effet, en pointe sur la question de la mobilité, elles projettent, dans le cadre de plans climat énergie territoriaux, une répartition ambitieuse des parts modales à l'horizon 2025 : 25 % pour la marche, 15 % pour le vélo, 25 % pour les transports publics, 35 % pour la voiture individuelle. Or, pour atteindre ces objectifs, la puissance publique doit mettre à disposition des citoyens une véritable boîte à outils de la mobilité : transport en commun, vélo, marche à pied, voiture partagée (auto-partage et covoiturage), trains interurbains et express régionaux, réseaux sociaux, VAE, vélos partagés, taxis, transport à la demande, auto-stop organisés, etc.

Parallèlement, nos concitoyens méconnaissent et pratiquent peu les moyens de transport existants autres que la voiture individuelle. L'apprentissage fait dans les auto-écoles et le permis de conduire en découlant pourraient être des outils très efficaces de formation, d'information et de mise en pratique des déplacements multimodaux et intermodaux.

Contribuer au développement des modes alternatifs à la voiture dont les bénéfices sociaux, environnementaux et économiques sont connus

En 2012, 50 % de nos déplacements de moins de deux kilomètres se font en voiture. Un tiers des écoliers va en voiture à l'école située bien souvent à quelques centaines de mètres du domicile. Le budget "transports" est aujourd'hui en 2ème position dans le budget des ménages et des familles.

Le droit à la ville pour tous, le droit pour chacun d'accéder à son lieu de travail, de scolarité ou de loisirs passera de plus en plus par des modes de déplacements « actifs ».

Le développement des modes alternatifs à la voiture répond également au défi du pouvoir d'achat. Alors que le budget moyen consacré par un ménage à l'automobile s'élève à 5700 euros par an, en progression de 22% sur 20 ans, il n'est pas anodin d'outiller les ménages pour les libérer de cette dépendance qu'est la voiture individuelle. La multimodalité, incluant l'autopartage, est un remède anticrise par excellence puisqu'un ménage peut réaliser en moyenne 3700€ d'économie par an, tout en dynamisant de nouveaux services à la mobilité. L'usage régulier du vélo fait par exemple partie des réponses fortes et durables quant au pouvoir d'achat et au maintien d'une bonne condition physique de tous nos concitoyens. Le Comité Interministériel de la qualité de l'air (Ciqa) s'en est d'ailleurs fait l'écho lors de sa réunion du 18 décembre 2013 en présentant un rapport soulignant les avantages sociaux et économiques de la pratique du vélo et la pertinence d'une aide financière aux salariés se déplaçant en vélo dans leurs déplacements domicile-travail.

D'autre part, les impacts sanitaires, logistiques et économiques liés à la congestion automobile pèsent aussi sur les foyers en termes d'imposition, car les collectivités locales consacrent un important budget pour étudier des solutions palliant ces difficultés, tout en investissant toujours plus dans de nouvelles infrastructures routières.

Autonomie et émergence d'une nouvelle culture de la mobilité : le rôle de l'Etat

L'Etat a pleinement son rôle à jouer dans l'accompagnement de ces changements de comportement, en rendant obligatoire l'information et l'expérimentation des différents outils de la mobilité, à des périodes clés de notre existence.

Il vous est proposé de faire évoluer les auto-écoles vers des « écoles de la Mobilité ». Outre leur fonction première de former les futurs conducteurs de véhicules motorisés, ces « écoles de la Mobilité » seraient également chargées de proposer un véritable apprentissage de la multimodalité (apprentissage des spécificités et conseils de sécurité pour les déplacements à pied, à vélo, en bus, en tramway et TER) et de tous les outils permettant de faciliter la mobilité (autopartage, covoiturage, covoiturage dynamique, vélos en libre service, calculateurs d'itinéraires multimodaux sur internet et sur téléphone, etc.).

Ainsi, toute personne ayant passé son permis de Mobilité saura anticiper l'organisation de ses déplacements, en choisissant le mode le mieux adapté à ses besoins et à la situation du moment.

Il s'agit de profiter que l'utilisateur n'a pas encore de réflexe 100% voiture pour lui proposer un autre modèle de penser ses déplacements : à un besoin de déplacement correspond un ou plusieurs modes, dont la voiture fait partie.

Toucher les jeunes à l'occasion du passage de leur permis de conduire constitue également un moyen de faciliter au sein des foyers la transmission de ces outils au plus grand nombre. De même, les stages de récupération du permis de conduire touchant plus d'un million de conducteurs par an pourront sensibiliser l'ensemble de la société à cette nouvelle façon de penser et vivre la mobilité.

Mise en réseaux des acteurs locaux de la mobilité durable

Cet élargissement des compétences de nos auto-écoles impliquera la mise en place d'un travail partenarial entre les différents acteurs de la mobilité qui varient d'une ville à l'autre : associations, vélocistes, sociétés d'autopartage, conducteurs de véhicule électrique etc. Une réflexion est donc à mener pour garantir le même niveau d'enseignement et d'expérimentation des services de mobilité mais aussi pour financer le surcoût que cela engendrera, même si parallèlement, une modification massive des comportements développera ces nouveaux secteurs économiques.

Annexe 2 – État des lieux des pratiques pour chaque mode de transport

La voiture individuelle en mutation

En trente ans, le parc de véhicules en circulation est passé de 19 millions en 1982 à 33 millions en 2010, ce qui correspond à un équipement de 1,25 véhicule par ménage.

Ces dernières années, d'importants changements de comportement de nos concitoyens en matière de mobilité ont vu le jour. Si le renchérissement du prix des énergies fossiles a joué un rôle déterminant dans ce changement, il ne faudrait cependant pas minorer la prise de conscience collective quant à la nécessité de faire évoluer les recettes productivistes des années 1970 en faveur d'un autre modèle de développement, plus respectueux des êtres et de l'environnement. Cette évolution exprime l'essoufflement, d'une part, du mythe de la voiture comme « objet superlatif » et « symbole de la promotion petite bourgeoise », pour reprendre les mots de Roland Barthes, et, d'autre part, celui d'une vision de la voiture comme outil d'émancipation et de liberté. S'il n'est évidemment pas question de remettre en cause l'utilité sociale de la voiture, admettons cependant que son avenir passe par une réflexion en termes d'usages et moins par un rapport fétichiste de pure propriété.

La voiture ne se résume pas à une question économique. Elle renvoie également à une problématique d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé publique. Les centres urbains et voies urbaines sont saturés par les automobiles, engendrant une pollution aux particules fines liées notamment au parc diesel provoquant maladies respiratoires, décès prématurés de 42 000 personnes par an, mais aussi d'importantes émissions de gaz à effet de serre. Les territoires fortement urbanisés sont confrontés chaque jour aux saturations de leurs infrastructures routières, provoquant du stress toujours plus palpable chez leurs administrés, et freinant la productivité de notre économie locale. Les 33 millions de véhicules immatriculés en France représentent une surface de 310 millions de mètres carrés, soit trois fois la surface de Paris, pour un usage moyen de 1heure/jour, soit 5% du temps ! Enfin, l'usage de la voiture comme moyen principal de déplacement est un puissant vecteur de l'étalement urbain et de l'« artificialisation » des sols inhérents, avec la disparition de l'équivalent du département de la Seine et Marne tous les 10 ans.

Le vélo

La place du vélo dans nos agglomérations constitue un levier pour la transformation de nos villes. Le vélo est non seulement un mode de déplacement essentiel, mais aussi un outil d'aménagement des espaces urbains et des territoires. Et de ce point de vue, la France accuse un retard important par rapport « aux premiers de la classe européens ».

A titre de comparaison, quand les Français parcourent en moyenne 75 km à vélo par an, les Allemands et les Belges parcourent autour de 300 kilomètres. Les Danois, quant à eux, dépassent allègrement les 900 kilomètres.

En France, le vélo se pratique à 94% dans le cadre d'activités de loisirs, ce qui démontre que peu d'usagers maîtrisent la pratique urbaine.

La pratique régulière du vélo représente également un défi en matière de santé. A l'heure où plus de 15% des Français souffrent de maladies liées à l'inactivité (obésité, diabète, maladie cardiovasculaire...), le vélo, pratiqué de façon régulière, est source de bienfaits en termes de santé publique et ouvre un champ d'économies réelles dans le financement de la protection sociale.

De même, face à la pollution de l'air et aux dégâts sanitaires issus des particules fines des moteurs diesel, l'usage du vélo contribue à l'amélioration nécessaire de la qualité de l'air. D'après le ministère de la santé, le vélo contribuerait ainsi à une économie annuelle de 5 milliards d'euros pour le budget de la protection sociale.

La marche

Avec l'avènement du tout voiture des années 70, la marche était devenue un loisir et non plus un mode de déplacement. Depuis quelques années, elle est devenue un symbole de qualité de vie urbaine, allant de paire avec l'aménagement de zones piétonnes et l'accessibilité aux commerces et services.

Les avantages pour la collectivité sont nombreux : impacts positifs au niveau de la santé, de la sécurité, de l'environnement, de la qualité de vie des quartiers. Pour autant, le potentiel de la marche reste encore élevé. Ainsi, en milieu urbain, les nombreux déplacements de proximité en voiture sont des déplacements de petite envergure : 40 % d'entre eux font moins de deux kilomètres.

L'augmentation prévisible du coût de l'énergie en fait un mode de déplacement à favoriser au plan économique. En complément des contraintes sur l'automobile et d'une autre politique urbaine, il faut rapidement créer les conditions nécessaires à un renouveau de la marche par une éducation citoyenne. Ainsi la pétition européenne dont j'étais un des initiateurs demande la généralisation des villes à 30km/h.

<http://www.ruedelavenir.com/themes/ville-a-30/>

Les Transports publics

Les transports publics constituent l'armature des politiques de déplacements urbains et concentrent une part importante des investissements des collectivités locales. Il apparaît pourtant que seuls Paris, Strasbourg et l'agglomération de Grenoble ont une part modale de l'automobile inférieure à 50%. Sachant que la part modale vélo est inférieure à 5% à l'exception de Strasbourg, le potentiel des transports publics est donc encore important. Si certains réseaux de transport ne sont pas encore suffisamment modernisés, avec horaires en temps réel, voies en site propre etc., 53 % des urbains avouent utiliser la voiture tous les jours ou presque et 48 % ne prennent jamais les transports en commun, alors que cela leur serait possible.

TER et liaisons infra-départementales (relier les différentes centralités du périurbain)

Les Transports Express Régionaux destinés à relier les différentes centralités périurbaines et régionales sont autant utilisés pour les déplacements domicile-travail que pour les loisirs et s'intègrent dans la chaîne intermodale. C'est pourquoi une information sur les trajets intermodaux doit être réalisée auprès des citoyens.

Quant aux cars départementaux, ils contribuent au désenclavement des territoires, et sont complémentaires des réseaux urbains et interrégionaux. Cependant, la qualité de service est très variable d'un département à l'autre, ce qui oriente ces réseaux davantage sur des publics captifs que sur des ménages motorisés.

Les Taxis et le transport à la demande

Ce mode de transport n'est utilisé que dans des cas précis par la majorité des usagers, notamment lors de transferts aéroport ou gare. Son tarif élevé devient plus acceptable pour les foyers n'ayant pas de voiture.

Afin de démocratiser ce service et l'inclure dans le package de la multimodalité, il conviendrait de le faire évoluer sur le modèle des taxis collectifs, couplés aux offres de car et TER ce qui permettrait d'allier le maillage des transports en commun et la souplesse de la voiture individuelle, permettant ainsi une desserte en porte à porte.

Le transport à la demande, quant à lui, est organisé par les autorités organisatrices de transport. Il peut s'apparenter aux services de taxi, en ayant un rôle de complémentarité avec les transports publics, heures creuses, demandes diffuses. Il est également utilisé pour des publics captifs, lorsque les transports publics ne desservent pas uniformément tout le territoire : jeunes, seniors, personnes à mobilité réduite, personnes en recherche d'emploi. Ce service peut aussi être utilisé en rabattement vers les gares, maillant ainsi différents lieux-dits en fonction des besoins.

La voiture partagée

Les Français utilisent de moins en moins leur voiture. En milieu urbain, en posséder une devient de moins en moins rentable.

L'autopartage est un système qui permet d'utiliser ponctuellement une voiture sans subir les inconvénients liés à sa possession. Il est encore marginal, mais il a connu dans les dernières années une croissance exponentielle et dispose d'un potentiel de développement très important.

Ce concept se différencie de la location traditionnelle par un abonnement donnant droit à un accès en libre service 24h/24, 7 jours/7 d'une flotte de véhicules. Les avantages de l'autopartage sont maintenant bien identifiés : diminution du taux de motorisation et du budget déplacements des ménages, économie d'émission de GES et particules fines, et enfin création d'emplois non délocalisables.

En France, l'autopartage s'envole avec la coopérative d'entreprises Citiz (anciennement France Autopartage), premier réseau national, couvrant une cinquantaine de villes et gérant 600 voitures pour 12 500 usagers. D'autres offres émergentes, principalement privées, existent sur le marché français, liées à des opérateurs de transport public, de loueurs professionnels, de solution d'autopartage entre particuliers, en libre service, ou de véhicules électriques.

Malgré son essor rapide, l'autopartage reste totalement méconnu d'un tiers des Français environ, selon un récent sondage de l'Ifop. Seuls 8 % d'entre eux ont déjà loué une voiture par ce biais. Il reste donc à réaliser un travail de notoriété sur ce type de service qui pourtant a un fort potentiel de développement et permet l'utilisation des moyens de déplacements durables par des personnes qui n'y seraient pas venues spontanément.

Les résultats d'une enquête nationale réalisée pour le PREDIT montrent que l'autopartage « en boucle » permet :

- De faire des économies; la principale raison pour passer à l'autopartage est le coût de revient moins élevé qu'une voiture individuelle. L'autopartage permet à ses usagers de ne pas supporter tous les coûts liés à la possession d'une voiture, notamment les coûts fixes (amortissement et assurance) et ceux liés au stationnement;
- De moins utiliser sa voiture; après le passage à l'autopartage, les autopartageurs parcourent 41% de kilomètres en moins en voiture;
- De se séparer de sa voiture; chaque voiture d'autopartage remplace 9 voitures personnelles et libère 8 places de stationnement;
- D'utiliser tous les modes de transport; suite à leur passage à l'autopartage, les autopartageurs utilisent davantage la marche à pied (pour 30% d'entre eux), le vélo (29%), les transports collectifs (25%) le train (24%), et le covoiturage (12%);
- L'adhésion aux politiques d'écomobilité telles que les péages urbains, les Zones Prioritaires d'Action pour l'Air ou encore les mesures de limitation du stationnement.

En octobre 2011, l'autopartage avec motorisation électrique en trace directe donnant la possibilité de déposer le véhicule à une station différente est arrivé en France avec Autolib à Paris et se déploie progressivement dans les grandes métropoles (en France, Lyon et Bordeaux). Il s'agit d'offrir un service répondant à des besoins différents de ceux offerts par l'autopartage en boucle.

L'autopartage peut prendre également la forme de l'autopartage entre particuliers, solution pratiquée déjà par des milliers de personnes de manière plus ou moins informelle et qui permet de mettre en commun l'usage d'une voiture entre amis, voisins ou au sein de la famille et d'en partager les frais. Une étude du cabinet ADETEC (2009) ainsi qu'un guide pratique réalisé en 2013 par ADETEC en collaboration avec le Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie ont démontré les avantages et surtout le potentiel de cette solution de mobilité.

Le covoiturage

Chacun en fait le constat quotidien, la majorité des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail n'ont qu'un seul occupant, avec un taux d'occupation entre 1.1 et 1.2 personnes par véhicule. C'est pourquoi, depuis quelques années nous voyons apparaître une multiplicité de sites internet de mise en relation de covoitureurs, et un engouement fort pour les trajets interrégionaux. Cependant, force est de constater que ce développement massif n'a pas eu lieu dans le cadre des trajets quotidiens. C'est pourquoi, les différents freins doivent être levés un à un, grâce à l'expérimentation des usagers, qui pourront ainsi évaluer l'intérêt de ce dispositif.

Peu à peu de nouvelles formes de covoiturage se dessinent, pour donner plus de flexibilité par rapport au système classique : le covoiturage dynamique permet de mettre en interaction les conducteurs et les passagers en temps réel pour un co-voiturage immédiat grâce aux systèmes d'information embarqués. L'autostop a été revisité pour proposer un système organisé, prévoyant des points rencontre, des arrêts et un affichage des destinations, comme rézo-pouce dans le sud-ouest ou la navette citoyenne en Bretagne.