

## **Avis adopté**

Séance plénière du 11 juillet 2023

### *Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses*

#### **Déclaration des groupes Environnement et Nature & Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse & Alternatives sociales et écologiques**

Se déplacer dans les zones peu denses est pour tous (citoyens, salariés, entreprises) une nécessité quotidienne impliquant le plus souvent le recours à la voiture, faute d'offres alternatives fiables et suffisantes.

Pour s'attaquer à ce défi, le CESE a souhaité s'appuyer sur un important dispositif de participation citoyenne impliquant 8 CESER ainsi qu'un panel de 35 citoyens. Cette méthode a ainsi permis de rassembler et d'entendre des témoignages significatifs des habitants de ces zones. Le groupe Entreprises est favorable à toute initiative permettant de faciliter les mobilités en zone peu denses mais considère que les problématiques économiques ont été insuffisamment prises en compte. Cela est regrettable et donne lieu à un ensemble de préconisations dont les conditions de ressources et de financements ne sont pas suffisamment étayées.

Quelques exemples : Même si la préconisation 1 a été modifiée, concrétiser un droit à la mobilité est un engagement trop fort qui va peser sur les collectivités et les acteurs privés sans pouvoir être maîtrisé ni d'un point de vue financier ni dans son aspect décisionnaire. Une telle contrainte complexifierait considérablement le droit existant et entraînerait un blocage inacceptable des permis de construire. En ce domaine, l'incitation est préférable et il convient de laisser les collectivités organiser une offre de transport adaptée aux besoins et à la géographie, sans rajouter de règles contraignantes. Concernant la préconisation 4, la généralisation d'un « forfait mobilité durable citoyen » soulève d'importantes questions quant à son efficacité, sa mise en œuvre et surtout son financement.

Qui le financera ? Avec quel budget ? La location de voitures dans les zones peu denses n'est en réalité pas développée car il n'existe pas d'offres de véhicule partagé longue distance. Dès lors, faute d'opérateurs souhaitant s'engager sur de tels marchés, ce forfait n'apporterait pas de réelles solutions. Sur la préconisation 5 relative au ZFE, le monde économique est conscient des enjeux liés à l'amélioration de la qualité de l'air, la santé des citoyens et des générations futures.

Le groupe Entreprises est convaincu de la nécessité d'avoir des zones à faibles émissions mais il n'occulte pas les difficultés ressenties par nombre de citoyens et de chefs d'entreprise. Il convient d'en atténuer les contraintes fortes pour les entreprises et leurs salariés. La préconisation 6 pourrait être utilement complétée afin de proposer de défiscaliser les donations faites aux enfants et petits-enfants à hauteur de 100 000 euros pour l'achat d'un véhicule propre en s'inspirant de la préconisation 13 de l'avis du CESE « Pour des bâtiments plus durables grâce à une ambitieuse politique de rénovation », Novembre 2022.

Par ailleurs, la référence au poids des véhicules devrait être supprimée. Elle n'est pas un bon argument : les voitures les plus lourdes sont les voitures électriques et les hybrides... et dans les zones peu denses, il est plus habituel d'avoir des véhicules de taille importante. Enfin, la création d'une nouvelle taxe dans une concession autoroutière entraînera de facto moins de redevance à l'Etat ou à l'AOM, ce qui serait, là encore, totalement contreproductif... (préconisation 12).

La question globale du financement de ce dispositif se pose : comment et sur quelle base demander à renforcer et pérenniser les moyens financiers dévolus en matière de mobilité solidaire ? Comment assurer son financement ? Les montants évoqués (au moins 3 milliards d'euros par an, au moins 500 millions d'euros par an) ne sont pas suffisamment précis, ce qui nuit à la faisabilité de l'ensemble. Si la décarbonation de la mobilité exige des transformations conséquentes dans nos modes de déplacements, ces changements doivent s'accompagner d'une transformation du système de financement de la mobilité maîtrisée.

Le groupe Entreprises tient à rappeler que les entreprises contribuent largement au financement de la mobilité des salariés et de tous les Français : remboursement des titres de transports urbains, remboursements kilométriques, Forfait Mobilités Durables (facultatif), et, bien sûr, versement mobilité. Pour autant, de nombreux salariés n'ont encore accès à aucun service.

Il existe une déconnexion en particulier en-dehors de l'Île-de-France entre la contribution financière des entreprises et l'existence ou non d'une offre de transports publics pour les salariés. Les réseaux privilégient les équipements publics ou de centralité (université, hôpital, commerces de centre-ville) au détriment des zones d'implantation des entreprises souvent situées à la périphérie des agglomérations (zones industrielles, logistiques ou commerciales).

Les entreprises, au regard de leur contribution majoritaire, doivent donc, tout autant que les citoyens, pouvoir bénéficier d'une meilleure desserte pour les trajets professionnels des salariés. Or la maîtrise de ces coûts doit être une condition essentielle d'une politique des transports et des décisions d'investissements.

En réitérant ce principe, le groupe Entreprises s'est abstenu.