

**COVOITURAGE
ET NOUVELLES
MOBILITÉS**



CESER de Bourgogne
Conseil économique, social
et environnemental régional

COVOITURAGE ET NOUVELLES MOBILITES

Avis

Rapporteurs : Marc LEURETTE et Charles ROZOY

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES	3
MEMBRES DE LA COMMISSION	4
1- UN CONSTAT : L'EMERGENCE ET LE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES MOBILITES	6
1.1 DEPLACEMENTS ET MOBILITES	6
1.1.1 <i>Le contexte en quelques chiffres</i>	6
1.1.2 <i>Comment se déplace-t-on en France, en 2014 ?</i>	6
1.2 QUELQUES DEFINITIONS	7
1.2.1 <i>L'intermodalité</i>	7
1.2.2 <i>Aujourd'hui, l'affirmation d'une politique multimodale</i>	7
1.2.3 <i>Le poids de la mobilité locale dans les déplacements</i>	8
1.2.4 <i>Les Nouveaux services à la mobilité (NSM)</i>	8
1.2.5 <i>Le covoiturage</i>	8
1.2.6 <i>L'autopartage</i>	9
1.3 COMMENT EXPLIQUER L'ESSOR DES NOUVELLES MOBILITES ?	9
1.3.1 <i>Le développement du covoiturage : la conjonction de facteurs environnementaux, économiques et sociaux</i>	9
1.3.2 <i>Facteurs environnementaux</i>	10
1.3.3 <i>Le poids financier des transports</i>	11
1.3.4 <i>L'essor du numérique dans le secteur des transports</i>	13
2- DES PRECONISATIONS	15
1- FAIRE LA PROMOTION DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITE	15
2- INCITER AU DEVELOPPEMENT DE PLANS DE DEPLACEMENT PAR QUARTIER, PAR ZONE ECONOMIQUE OU COMMERCIALE	16
3- STRUCTURER, SOUTENIR ET RENFORCER LES PLATEFORMES ET ASSOCIATIONS DE MOBILITE EN BOURGOGNE	17
4- ETABLIR ET DIFFUSER UNE CARTOGRAPHIE DES NŒUDS INTERMODAUX A L'ECHELLE DE LA BOURGOGNE	17
5- DEVELOPPER DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITE, EN LIEN AVEC L'OFFRE TER	18
6- DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES DE CHARGE POUR PERMETTRE L'USAGE DE VEHICULES ELECTRIQUES	18
7- GENERALISER LA MISE A DISPOSITION DE TITRES DE TRANSPORT SUR UN SUPPORT UNIQUE PERMETTANT L'UTILISATION DE SERVICES COMBINES	19
3- DES QUESTIONNEMENTS	20
1- COMMENT PRENDRE EN COMPTE LES FLUX FINANCIERS GENERES PAR CERTAINES DE CES NOUVELLES MOBILITES ?	20
• <i>Quelle fiscalité pour les revenus de l'économie du partage ?</i>	20
• <i>Les questions sociales et de concurrence</i>	20
2- COMMENT ANTICIPER LES IMPACTS DU DEVELOPPEMENT DE CES NOUVELLES MOBILITES, NOTAMMENT POUR LE TER ?	21
• <i>L'avenir du TER est-il menacé par le transport par autocar de Ouibus organisé par la SNCF ?</i>	21
• <i>L'avenir du TER est-il menacé par le développement du covoiturage ?</i>	21
3- LE TELETRAVAIL PEUT-IL ETRE UN OUTIL DU MANAGEMENT DE LA MOBILITE ?	22
ANNEXES	31
ANNEXE 1 - CAHIER DES CHARGES	31
ANNEXE 2 - LES PLATEFORMES DE MOBILITE EN BOURGOGNE	35

REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES

Madame Marie-Charlotte ALBEJANO, responsable d'Autopartage Bourgogne

Monsieur Thierry BROSSIER, président, Bourgogne Mobilité Electrique

Monsieur Slime CEDRATI, chargé de mission transports, DREAL Bourgogne

Madame Catherine FOURNIER, directrice adjointe, Chef du service Mobilité, Conseil régional de Bourgogne

Monsieur Julien HONNART, président et fondateur de WAYZ-UP,

Monsieur Olivier MAREMBAUD, personnalité associée, section de l'aménagement durable des territoires, Conseil économique, social et environnemental national

Monsieur Jean-Eudes MARTIN-GARRAUT, directeur de la Commission covoiturage, Jeune chambre économique de Dijon

Monsieur Christophe SAROLI, chargé de projets « nouveaux services à la mobilité », Direction technique territoires et ville, CEREMA

Monsieur Aurélien TRIOUX, chargé de mission « développement durable et territoires », ALTERRE Bourgogne

MEMBRES DE LA COMMISSION

Président

André FOURCADE, représentant de l'Union régionale des syndicats CFDT

Vice-Présidente

Martine-Esther PETIT, représentante des Associations environnementales

Secrétaire

Marc LEURETTE, représentant du Pôle de compétitivité VITAGORA et du Pôle nucléaire de Bourgogne

Membres

David BICHET, représentant des Jeunes agriculteurs de Bourgogne

André COLIN, représentant du Comité régional CGT

Gilles DENOSJEAN, représentant de l'Union régionale des syndicats CGT-FO

Jean-Christophe GOSSART, représentant du Comité régional CGT

Elisabeth PETITBON, représentante de l'Union régionale des syndicats CFDT

Patrice QUINCY, représentant de la Chambre de commerce et d'industrie Bourgogne (CCIR)

Charles ROZOY, personnalité qualifiée

Daniel SIRUGUE, représentant du Conservatoire d'espaces naturels de Bourgogne

Cabinet

Michelle DUBOIS, chargée d'études

Brigitte DUCHANOY, assistante

INTRODUCTION

Transports et déplacements constituent un secteur clé de l'activité, tant par leurs aspects économiques, sociaux et environnementaux que par leurs impacts sur la vie quotidienne de chacun d'entre nous.

Quelques éléments de contexte montrent l'intérêt pour le CESER de se saisir de la question des nouvelles mobilités :

- le secteur des transports, en grande partie responsable du poids de la facture énergétique française, représente 35 % des émissions de gaz à effet de serre,
- les ménages consacrent une part importante de leurs ressources aux dépenses de transport,
- les Nouveaux services à la mobilité (NSM) se développent et viennent bouleverser l'offre traditionnelle de transport,
- de nouvelles technologies et de nouveaux types de véhicules apparaissent sur le marché.

Après avoir brièvement exposé quelques éléments de contexte, le CESER formule dans cet avis des préconisations et pointe les questions que soulève le développement de ces nouvelles mobilités.

1- UN CONSTAT : L'EMERGENCE ET LE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES MOBILITES

1.1 Déplacements et mobilités

1.1.1 Le contexte en quelques chiffres¹

La dépense de transport en France : 18 % du PIB, 371 milliards d'euros en 2012.

77,4 % de la dépense est consacrée à la route (hors transport collectif urbain), 6,8 % au transport ferroviaire et 6 % à l'aérien.

Le réseau routier : 1 072 milliers de km.

Le financement des transports par les administrations publiques : 48,6 milliards d'euros en 2013, financés à 75% par les collectivités territoriales.

La facture énergétique de la France² : 54,6 milliards d'euros en 2014 (2,6 % du PIB).

La dépense moyenne d'un ménage en 2014 pour l'énergie : 3 000 euros dont 1 300 euros pour les déplacements.

Le transport : le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (27 %).

1.1.2 Comment se déplace-t-on en France³, en 2014 ?

- **Le transport en voiture particulière constitue l'essentiel du transport de voyageurs. Depuis le début des années 2000, le transport en voiture particulière se stabilise.**
- Le transport par bus et car, qui était resté stable depuis 1990, progresse.
- Le transport ferré poursuit sa croissance commencée en 1995, porté sur les longues distances par l'ouverture des diverses lignes à grande vitesse et dans les transports urbains par le développement des tramways et métros ; **il tend cependant à se stabiliser, voire diminuer depuis 2011.**
- Le transport aérien, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2005 du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il se redynamise depuis, avec le développement des liaisons à bas prix.

¹ Le Commissariat général au développement durable a publié en mars 2015, dans la collection Repères, « **Les chiffres clés du transport - édition 2015** ». Ce document présente pour les différents modes de transports (terrestres, aériens, maritimes...) des données relatives aux activités de transports (voyageurs et marchandises, nationales et internationales), à l'économie du secteur et au développement durable, avec notamment les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques - téléchargeable : www.developpement-durable.gouv.fr

² Source : bilan énergétique de la France pour 2014 - Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques - Juillet 2015 www.developpement-durable.gouv.fr

³ Source : édition 2015 des chiffres clés du transport

Avec 819 milliards de voyageurs-km⁴, en 2013, le transport individuel de voyageurs (essentiellement en voitures particulières) s'accroît depuis 5 ans à un rythme quasi régulier de 0,5 % par an. Le transport collectif représente quant à lui 109 milliards de voyageurs-km.

1.2 Quelques définitions

1.2.1 L'intermodalité

En termes de politique de transports, l'intermodalité correspond à la fin d'un modèle unique, tout-voiture ou tout-camion, et au développement des modes de transport doux (vélo, marche) ou des transports en commun (ferroviaire, routier). L'intermodalité est définie par les déplacements incorporant une chaîne ou succession de modes de transport⁵.

Pour que le passage d'un mode de transport à un autre soit accompli par le voyageur dans de bonnes conditions, il faut agir dans plusieurs domaines :

- sur le plan purement physique, aménagement de l'espace du passage puis de l'attente, espace qui doit être à la fois sûr, « lisible » (le chemin à suivre doit être clairement indiqué et repérable), commode (pas trop d'effort physique à fournir), agréable à parcourir,
- coordination des horaires des divers modes de transport public qui desservent une même gare,
- coordination des tarifs et organisation d'une billetterie commune pour que le même titre de transport (ticket ou abonnement) soit valable dans toutes les entreprises de transport collectif qui desservent la gare, ou la zone,
- plateforme multimodale regroupant les informations (plans, horaires, tarifs combinés ou monomodes) sur l'ensemble de la région,
- information du voyageur, d'abord avant le trajet, pour qu'il connaisse l'offre de transport et puisse choisir de la façon la plus efficace possible la combinaison de modes de transport qu'il va utiliser, et d'autre part pendant le trajet pour éviter qu'il se perde en chemin dans les correspondances, pour lui indiquer de combien de temps il dispose ou, en cas d'incident, pour l'avertir qu'il a intérêt à changer son parcours.

1.2.2 Aujourd'hui, l'affirmation d'une politique multimodale

Depuis le milieu des années 90, on est passé d'une politique de l'intermodalité à une politique multimodale. On considère aujourd'hui :

- que la majorité des usagers sont multimodaux : tantôt usagers de la voiture, tantôt usagers des transports en commun, plus ou moins occasionnels des deux modes, plus ou moins étrangers à la ville, à son centre. Ils sont multimodaux et ont, suivant leur ancrage dans tel ou tel mode, des besoins d'information, de guidage, de titres de transport pour différents modes suivant l'espace,
- **que la politique des transports ne peut plus être une seule politique des modes de transports au sens technique, mais une politique de la mobilité.**

⁴ Le voyageur-km est défini par l'INSEE comme « l'unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre »

⁵ Au déplacement « intermodal » s'oppose le déplacement monomodal, c'est-à-dire le déplacement réalisé avec un et un seul mode de transport.

1.2.3 Le poids de la mobilité locale dans les déplacements

Un point-clé est à prendre en compte : le poids important de la mobilité locale dans les déplacements.

La mobilité locale⁶ des Français se définit par l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour de leur domicile. Cela représente 99 % des déplacements effectués mais seulement 60 % des distances parcourues (environ 9 000 km par an par habitant). En moyenne, un Français effectue quotidiennement 3,15 déplacements locaux (ce qui est autant qu'en 1994) et parcourt 25 km par jour (en augmentation : 17 km en 1982, 23 km en 1994).

Les Bourguignons consacrent environ 50 minutes par jour à leurs déplacements locaux, ce qui est légèrement en dessous de la moyenne nationale (56 minutes par jour).

1.2.4 Les Nouveaux services à la mobilité (NSM)

Depuis le début des années 2000, une offre de Nouveaux services à la mobilité (NSM) se développe et vient compléter l'offre traditionnelle de transport collectif : **covoiturage, autopartage, transport à la demande, vélos en libre-service...**

Tous ces services présentent des caractéristiques communes : « *ils préfigurent l'émergence d'une nouvelle famille de transports intermédiaire entre les transports individuels (marche, vélo ou voiture personnels) et les transports collectifs (du TGV au bus...). Ils révéleraient également l'évolution de la gouvernance de la mobilité en donnant une place plus grande aux initiatives et organisations privées*⁷ ».

1.2.5 Le covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun.

Le covoiturage organisé est distingué du covoiturage dynamique :

- **le covoiturage organisé** permet aux utilisateurs de se mettre en relation avec d'autres covoitureurs par le biais d'un site internet afin de planifier leur voyage à l'avance,
- **le covoiturage dynamique** utilise les technologies de l'internet mobile ou du GPS pour mettre en relation un conducteur avec des covoitureurs sans planification préalable. Le conducteur est averti sur son téléphone portable des possibilités de covoiturage qui lui sont offertes. Plus encore que pour le covoiturage planifié, le principal problème à résoudre pour le développement du covoiturage dynamique est l'atteinte de la masse critique d'utilisateurs : un système de covoiturage ne peut

⁶ Les indicateurs du développement durable en Bourgogne - juin 2011 - les enseignements de l'enquête nationale transport de juin 2008 - DREAL Bourgogne Service développement durable. www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr

⁷ Source : Les nouveaux services à la mobilité (page 7) - Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) - Collection le point sur, éditeur : la Documentation française.

Dans cet ouvrage, issu d'un travail collectif coordonné par le CERTU, « Les nouveaux services à la mobilité », le PREDIT apporte des éclairages sur les NSM, leur définition, leur domaine de pertinence et les leviers pour les développer de manière intégrée.

fonctionner que si le nombre de covoitureurs en relation est important afin d'offrir un maximum de possibilités et rendre ainsi le covoiturage le plus souple possible.

Le covoiturage revêt diverses formes car il peut être **organisé par différents acteurs** (centrales de mobilité privées ou publiques, associations, entreprises, individu seul) **et de différentes manières** : simples mises en relation conducteur/passagers sur un site internet, détermination exacte des trajets, entente ponctuelle entre deux personnes sans mise en relation préalable...

1.2.6 L'autopartage

L'activité d'autopartage peut être définie comme **la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur, pour le trajet de son choix et pour une courte durée.**

On distingue trois formes d'autopartage⁸ :

- 1- **l'autopartage entre particuliers (AEP)** est le moins coûteux, il s'effectue entre amis, voisins, collègues ou proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la propriété de tous, et est utilisé alternativement. Les utilisateurs du véhicule partagent les frais, généralement au prorata des kilomètres parcourus.
- 2- **des services d'autopartage gérés par des sociétés spécialisées** qui se rencontrent surtout dans les centres villes des grandes agglomérations. Les abonnés au service louent les véhicules. A **Dijon, Mobigo Bourgogne autopartage⁹ offre à la location de ses abonnés une flotte de 15 véhicules, répartis dans 7 stations.**
- 3- **la location de voiture entre particuliers** s'effectue par le biais de sites internet spécialisés. Elle met en relation des personnes qui, dans la majorité des cas, ne se connaissent pas. Quelques milliers de véhicules sont inscrits sur ces différents sites.

1.3 Comment expliquer l'essor des nouvelles mobilités ?

1.3.1 Le développement du covoiturage : la conjonction de facteurs environnementaux, économiques et sociaux

L'essor du numérique change la donne sociale dans le secteur des transports. Le covoiturage devient un mode de transport à part entière, et non plus une pratique alternative pour les jeunes. Il est de plus en plus présent dans le quotidien des Français¹⁰. Pour le conducteur, cela permet de faire des économies et de réduire les coûts en partageant les frais. Pour le ou les passagers, covoiturer permet de réduire le prix du déplacement, entre la moitié et le tiers du prix d'un billet de train.

⁸ Source : guide de l'autopartage entre particulier - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

⁹ **Mobigo Bourgogne Autopartage** a été créé en 2013 à l'initiative de la Région Bourgogne, de l'ADEME et du Réseau Citiz. Ce service s'adresse aux particuliers, désireux de faire des économies (crédit, assurance, entretien, parking) et/ou soucieux de protéger l'environnement. Les professionnels peuvent aussi souscrire à ce service d'autopartage. Mobigo Autopartage fait partie du réseau coopératif d'entreprises d'Autopartage Citiz permettant ainsi aux abonnés de Bourgogne d'accéder aux voitures partagées dans plus de 80 villes en France.

¹⁰ Le site Internet BlaBlaCar, leader sur le marché, transporte chaque mois un million de passagers, l'équivalent de 2 000 rames de TGV.

Sur le site du Conseil régional de Bourgogne¹¹, une formule synthétise les atouts du covoiturage : « *Covoiturer, c'est moins cher, plus convivial et bon pour la planète !* ». Six bonnes raisons de covoiturer sont énumérées :

- faire des économies pour aller travailler notamment,
- liberté par rapport aux horaires des transports en commun et flexibilité,
- convivialité,
- rendre service aux personnes qui n'ont pas de voiture,
- faire un geste pour l'environnement,
- se séparer d'une de ses voitures.

1.3.2 Facteurs environnementaux

En Europe, le secteur des transports représente 23 % des émissions de gaz à effet de serre, soit 7 milliards de tonnes de dioxyde de carbone environ, selon l'OCDE. Les voitures sont responsables de 40 % de ces émissions. A l'échelle européenne, ce sont 4,9 milliards de kilos de CO₂ qui s'ajoutent chaque année à l'atmosphère du fait des voitures.

En France, le transport est le plus gros contributeur (27,0 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES)¹². En 2012, les transports particuliers participent pour 68 % aux émissions de CO₂ liées aux transports en France.

L'étude réalisée par INRIX et le CEBR¹³ a calculé **l'impact environnemental qui accompagnera la hausse des bouchons prévue**. Le carburant consommé lorsqu'un véhicule est immobilisé dans la circulation résulte en l'émission de gaz à effet de serre et de polluants ayant pour conséquence une dégradation de la qualité de l'air. Entre 2013 et 2030, les émissions de CO₂ devraient augmenter de 13 % en France.

Outre leur rôle dans l'émission des GES, les transports sont responsables de **l'émission de particules fines**. D'origine naturelle (érosion, volcanisme...) ou anthropique (fumée, usure...), ces particules demeurent plus ou moins longtemps dans l'atmosphère. Les plus grossières (supérieures à 2,5 micromètres) retombent assez vite, tandis que les plus fines peuvent rester plusieurs jours en suspension et parcourir des milliers de kilomètres.

Étant donné que plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses pour la santé, les PM 10 sont subdivisées en catégories de particules plus petites¹⁴ :

- les PM 2,5 (particules fines inférieures à 2,5 microns) ;
- les PM 1 (particules très fines inférieures à 1 micron) ;
- les PM 0,1 (particules ultrafines inférieures à 0,1 micron) ou nanoparticules.

En France, en 2012, **les transports routiers sont responsables de 17 % des émissions¹⁵ des PM 10** et de 17 % des émissions de PM 2,5.

L'amélioration de la qualité de l'air extérieur constitue donc un enjeu majeur pour la santé publique et pour l'environnement¹⁶.

¹¹ <http://www.region-bourgogne.fr/Une-nouvelle-version-du-site-mobigo-covoiturage.696,9599>

¹² Source : Chiffres clés du transport édition 2015 (page 27)

¹³ Centre for Economics and Business Research (Cebr).

¹⁴ Source : www.futura-sciences.com

¹⁵ **Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres**, d'où leur nom anglais de particulate matter 10, ou PM 10 en abrégé.

¹⁶ Source : Agir pour améliorer la qualité de l'air <http://www.sante.gouv.fr/agir-pour-ameliorer-la-qualite-de-l-air.html>

A l'échelon européen, la Commission européenne fixe, par directives, des valeurs limites de la qualité de l'air extérieur à respecter par les Etats-membres ainsi que des plafonds nationaux d'émissions pour plusieurs polluants atmosphériques. **Au niveau national**, l'action en matière de qualité de l'air relève à la fois de la réglementation et des plans nationaux en particulier des Plans nationaux santé environnement (PNSE) et du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) en cours d'élaboration.

Les Plans régionaux santé environnement (PRSE), les Schémas régionaux climat, air, énergie (SRCAE) constituent la déclinaison locale en matière de qualité de l'air.

En Bourgogne, le Plan régional santé environnement (PRSE)¹⁷ consiste en un plan d'actions concrètes visant à améliorer l'état de santé des Bourguignons en réduisant leur exposition. Il s'articule autour de six axes majeurs, parmi lesquels on peut citer :

- la qualité de l'air extérieur, le climat,
- l'eau, la qualité du milieu aquatique et de l'eau destinée à la consommation humaine,
- la formation, l'information, la communication sur la santé environnementale.

Ainsi, la **loi de transition énergétique pour la croissance verte**, adoptée le 22 juillet 2015, vise **6 grands objectifs, dont notamment** :

- la réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990,
- la diminution de 30 % de la consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012.

Pour ce qui concerne la priorité donnée aux **transports propres, les actions concrètes concernent**¹⁸ :

- **les déplacements propres, plus économes et moins polluants avec l'incitation à acheter des véhicules propres** : pour les particuliers, le nouveau bonus voiture électrique de 10 000 € depuis le 1^{er} avril 2015, pour remplacer un vieux diesel polluant ; pour l'Etat, 50 % de véhicules à faible émission dans les renouvellements, pour les collectivités, 20 % ; bus et autocars : 100 % à faible émission en 2025 ; loueurs de voitures, taxis et VTC : 10 % de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements.
- **les plans de mobilité d'entreprise pour favoriser le covoiturage** entre salariés et économiser du carburant,
- le crédit d'impôt de transition énergétique pour financer **l'installation à domicile de points de recharge pour un véhicule électrique**,
- **une incitation à réaliser les trajets domicile-travail à vélo et une aide fiscale pour les entreprises.**

1.3.3 Le poids financier des transports

➤ La facture énergétique de la France : 54,6 milliards d'euros en 2014

En 2014, la **facture énergétique de la France**¹⁹ baisse sensiblement par rapport à son haut niveau des trois dernières années. Elle s'établit à **54,6 milliards d'euros (Md€)**, soit un recul de 17,1 %, qui conduit à un allègement de plus de 11 Md€ sur un an. Le niveau ainsi atteint équivaut à 2,6 % du produit intérieur brut, contre plus de 3 % entre 2011 et 2013.

¹⁷ <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/sante-environnement-consulter-le-prse-2-en-a895.html>

¹⁸ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-principales-actions-concretes.html>

¹⁹ Source : bilan énergétique de la France pour 2014.(page 24) - Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques - Juillet 2015 www.developpement-durable.gouv.fr

Même en nette diminution, la facture énergétique reste légèrement supérieure au déficit commercial de la France, évalué par les Douanes à 53,8 Md€.

➤ **Le coût financier des embouteillages en France : 17 milliards d'euros en 2014**

Une étude réalisée par INRIX et le CEBR²⁰ « *tire le signal d'alarme pour sensibiliser le public sur l'impact croissant des bouchons d'une part sur l'économie et d'autre part sur les budgets des foyers* ». Matt SIMMONS, directeur Europe d'INRIX précise que « *si nous ne réagissons pas dès maintenant, la saturation des axes routiers aura de très graves conséquences pour l'économie du pays, les entreprises et les citoyens dans les années à venir. Et si la question semble déjà très préoccupante aujourd'hui, ce sera bien pire encore à l'horizon 2030* ».

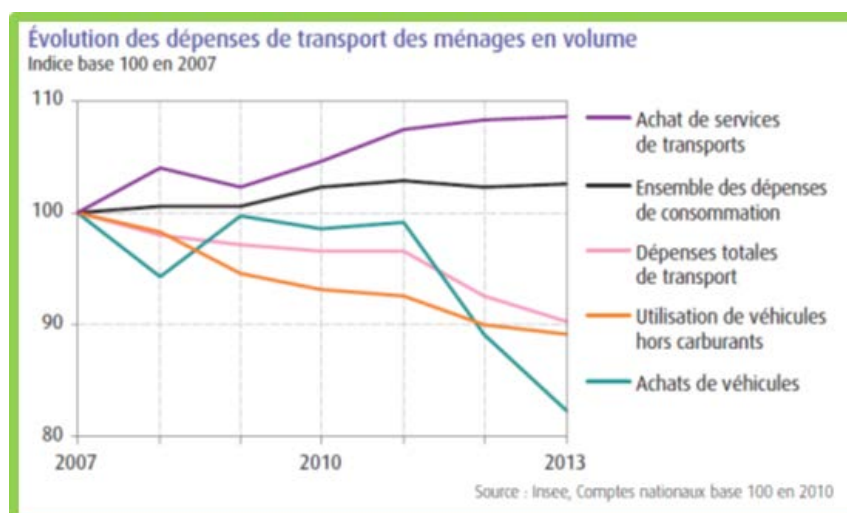
Pour la France, la facture annuelle s'élèvera à 22 milliards en 2030, soit une hausse de 31 % par rapport à la situation actuelle. Un coût faramineux dû à plusieurs facteurs : l'augmentation du parc automobile, l'évolution des coûts automobiles, l'augmentation du PIB par habitant et l'accroissement de la population.

Pour parvenir à ces résultats chiffrés, les auteurs de l'étude ont additionné les coûts directs (carburant gaspillé et temps perdu) et les coûts indirects liés aux dépenses supplémentaires pour se déplacer en cas de bouchons. Le transport de marchandises devient plus onéreux, tout comme les trajets pour se rendre à une réunion professionnelle. Ces hausses sont ensuite répercutées sur les prix des produits de grande consommation.

➤ **La facture CO₂**

Selon l'étude de l'INRIX, le **montant financier des émissions françaises de CO₂** devrait passer de 11 millions d'euros à 232 millions d'euros entre 2013 et 2030 du fait de hausses substantielles sur le marché européen des émissions de CO₂.

➤ **Les dépenses de transport des ménages en 2014**



²⁰ INRIX est un fournisseur leader dans le monde de services d'info-traffic, de solutions d'évaluation des performances pour le secteur des transports et de services d'aide à la conduite connectés. Il a publié les conclusions d'une **étude prévisionnelle sur l'évolution du coût des embouteillages en Europe et aux Etats-Unis. L'étude montre qu'entre 2013 et 2030, le coût total cumulé des embouteillages atteindra 350 milliards d'euros.**

CEBR : Centre for Economics and Business Research. <http://inrix.com/press/embouteillages-une-facture-cumulee-de-plus-de-350-milliards-deuros-pour-la-france-sur-les-16-prochaines-annees/>

Les dépenses de transport des ménages²¹ s'élèvent à 148,2 milliards d'euros. Depuis 2008, elles ont diminué en volume à un rythme annuel de 1,7 %. La part des transports dans le budget des ménages est en baisse : 13,2 %, contre 13,9 % en 2008 et 14,9 % en 1990.

- **En 2014, la facture annuelle d'énergie d'un ménage passe sous la barre de 3 000 euros.**

Les dépenses courantes d'énergie des ménages diminuent en 2014, (- 7,4 %) après quatre années de hausse²². La facture annuelle passe ainsi en dessous de 3 000 euros par ménage, avec une baisse de près de 240 euros par rapport à 2013. Ce recul résulte d'un double mouvement de baisse, celui des dépenses d'énergie dans le logement (moins de 1 700 euros) et celui des dépenses en carburant (en dessous de 1 300 euros, environ 60 euros de moins qu'en 2013).

- **12 % des ménages en situation de précarité énergétique**

Les chiffres, qui montrent une diminution de la part consacrée au transport dans le budget des ménages, expriment une **moyenne qui ne reflète pas la réalité de certaines situations individuelles de précarité ou de vulnérabilité²³ énergétiques.**

La loi du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement, donne pour la première fois, une définition légale de la précarité énergétique. Est dite en situation de **précarité énergétique** « une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat ».

La notion de précarité énergétique est étendue aux déplacements en voiture pour aller au travail, faire des achats ou accéder à certains services. Selon le lieu de résidence, les déplacements peuvent être particulièrement contraints, ces situations tendant à se développer avec l'extension de la périurbanisation.

En France métropolitaine, 14,6 % des ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique pour leur logement et **10,2 % pour leurs déplacements²⁴.**

Lors de son audition, Madame ALBEJANO, responsable d'Autopartage Bourgogne, a par ailleurs précisé qu'en 2013, le **coût annuel de la possession et de l'utilisation d'un véhicule essence s'établissait à 5 425€** (pour 5 705 €, moyenne nationale).

1.3.4 L'essor du numérique dans le secteur des transports

Les nouvelles mobilités résultent de l'émergence du numérique dont l'essor continu fera encore apparaître de nouvelles mobilités, non encore visibles aujourd'hui.

²¹ Donnée 2013, source : édition 2015 des chiffres clés du transport (page 20).

²² Source : le Bilan énergétique de la France pour 2014 (page 28) - juillet 2015.

²³ Dès 2007, ALTERRE Bourgogne a développé la notion de **vulnérabilité énergétique des ménages et/ou des territoires en Bourgogne** <http://www.alterre-bourgogne.org/c/ressources/detail/84/cartographies-de-la-vulnerabilite-energetique-des-menages-bourguignons>

²⁴ Source : Vulnérabilité énergétique : loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget des ménages Commissariat général du développement durable - Service de l'observation et des statistiques - n° 197 - janvier 2015 <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>

Le rapport du CESE²⁵ souligne que « la révolution numérique bouleverse les règles et les fonctionnements dans l'ensemble des domaines économiques, sociaux et environnementaux.

Dans la mobilité, l'irruption du numérique change radicalement les habitudes de chacun et notamment le fonctionnement des modes de transport. La proportion des personnes concernées, ainsi que l'ampleur des bouleversements, ne font que s'amplifier.

Cette mobilité numérique fait apparaître des opportunités par la création de nouveaux services, une meilleure utilisation des investissements, un plus grand confort et une simplification du quotidien, ainsi que des bénéfices possibles pour l'environnement et les territoires.

Elle offre un accès plus personnalisé au transport public et intègre le partage du transport individuel comme une des réponses aux besoins collectifs. Elle s'appuie par ailleurs sur des ressorts collaboratifs nouveaux qu'il importe d'encourager car ils recréent du lien social ».

Pour tirer pleinement parti de la révolution numérique, le CESE formule des propositions articulées en six axes :

- faire du numérique un levier pour un transport automobile plus fluide et plus durable,
- placer le numérique au cœur d'une nouvelle conception des services de transport,
- anticiper les conséquences sociales et fiscales de la mobilité numérique et de l'économie collaborative,
- encourager l'innovation, les développements industriels et la création de plateformes d'e-mobilité,
- garantir les libertés individuelles et la capacité à utiliser les nouveaux outils de la mobilité,
- mettre la société et les pouvoirs publics en mouvement.

²⁵ « Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes) » Conseil économique, social et environnemental (CESE), 14 avril 2015 - rapporteurs : Bruno DUCHEMIN et Olivier MAREMBAUD.
Téléchargeable : <http://www.lecese.fr/travaux-du-cese/travaux-publics>

2- DES PRECONISATIONS

Notre système de mobilité est aujourd'hui encore centré sur la voiture thermique particulière : aménagement du territoire propice au développement de l'automobile (réseau routier dense, spécialisation des espaces, stations essence maillées sur l'ensemble du territoire...), consommation et encore plus emploi dépendant des déplacements²⁶...

Le CESER formule des préconisations pour le Conseil régional, chef de file de la mobilité

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) fait de la région l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine. La région organise les services non urbains, réguliers ou à la demande, (à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires).

1- Faire la promotion de nouvelles formes de mobilité

Pour combattre l'usage systématique²⁷ ou quasi exclusif à la voiture individuelle, il s'agit de mettre en lumière l'offre alternative proposée et renforcer le recours aux pratiques intermodales :

- **communiquer en amont sur l'intégralité de l'offre** de transport disponible pour que tous les usagers puissent opérer un choix éclairé à partir d'une connaissance précise et complète de l'offre,
- **développer**, à l'échelle de la Bourgogne aujourd'hui, et demain de la future grande région Bourgogne - Franche-Comté, **la politique de communication de Mobigo**, la centrale d'information multimodale. L'objectif vise à fournir toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture thermique individuelle, en aidant à la préparation des déplacements, quel que soit le mode emprunté (train, bus, tram, car, vélo, covoiturage, autopartage...),
- **montrer les avantages du recours aux pratiques intermodales**,
- **valoriser l'image du transport en commun et des modes « doux »**, ainsi que du covoiturage, et plus particulièrement du covoiturage pendulaire.

Pour ces actions, le Conseil régional devra mener des campagnes d'information sur toutes les nouvelles formes de mobilités proposées à l'échelle du territoire régional (par exemple en organisant des journées thématiques de découverte de telle ou telle pratique intermodale). Sa communication doit s'appuyer sur tous les vecteurs, utilisation d'internet, des réseaux sociaux...

²⁶ Source Bourgogne Mobilité électrique.

²⁷ 25 % des automobilistes sont des automobilistes exclusifs qui n'utilisent QUE leur voiture pour se déplacer quels que soient la distance, la destination et le motif de leur déplacement. (Référence : DREAL Bourgogne « *attaché à sa voiture* ». Source : Carfree). <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/1-intermodalite-qu-est-ce-que-c-est-a1169.html>

Le recours aux services des associations dédiées telles que « *Bourgogne Mobilité électrique* » ou « *la bécane à Jules*²⁸ » doit être renforcé. Par ailleurs, la mise à disposition, à destination du secteur associatif, de différents supports de communication, essentiellement sous forme numérique, (plaquettes explicatives, fiches synthétiques, valorisation d'expériences innovantes...) permettrait aux associations de relayer et de démultiplier l'information.

2- Inciter au développement de plans de déplacement par quartier, par zone économique ou commerciale

Le Conseil régional doit soutenir les initiatives publiques ou privées dans l'élaboration de plans de déplacements ainsi que dans la création et l'animation de plateformes de covoiturage domicile-travail.

Lors de son audition, Monsieur Julien HONNART, président et fondateur de WAYZ-UP²⁹, a rappelé que depuis trois ans le covoiturage du week-end, longue distance et occasionnel, s'est démocratisé grâce au succès des sites internet de mise en relation. Mais sur les trajets courts et réguliers, principalement domicile-travail et qui représentent **l'essentiel des trajets effectués en voiture**, le covoiturage ne décolle pas. **30 % des salariés se disent prêts à covoiturer** mais seulement une très faible partie d'entre eux pratiquent le covoiturage entre collègues, de manière informelle.

Grâce à une plateforme dédiée au covoiturage domicile-travail, il est possible d'accompagner les entreprises pour que le covoiturage au quotidien devienne une réalité pour les salariés, notamment en concrétisant les Plans de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE / PDIE), avec une action innovante dont les résultats sont rapidement mesurables.

En Bourgogne, l'initiative « *comment développer le covoiturage pendulaire* » initiée par la Jeune Chambre économique pourrait être adaptée à d'autres territoires.

Le CESER préconise que le Conseil régional s'appuie sur les associations et regroupements d'entreprises³⁰ pour créer et animer des plateformes intermodales à l'échelle de zones d'activités économiques, industrielles ou commerciales.

²⁸ A Dijon, l'association **La Bécane à Jules** met à disposition de ses adhérents un local pour réparer et entretenir leurs vélos. Pour les néophytes, La Bécane à Jules propose des conseils et des outils : l'idée a déjà séduit, depuis 2008, plus de 5 700 adhérents et ce sont plus de 3 700 vélos qui ont été récupérés. Proposant des stages de remise à niveau pour apprendre à rouler en ville sans appréhension, l'association souhaite par ailleurs développer davantage le recyclage des deux-roues. <http://www.grand-dijon.fr/decouvrir/deplacements/le-velo/la-becane-a-jules-25021.jsp>

²⁹ **WAYZ-UP est une start-up qui a pour ambition de promouvoir le covoiturage domicile-travail.** Grâce à une application mobile prenant en compte les contraintes spécifiques des salariés en terme de détours, d'horaires variables et de partage des frais, Wayz-Up supprime les principaux freins et met à disposition de nouveaux leviers d'incitation pour déclencher le passage à l'acte et pérenniser la pratique. <https://www.wayz-up.com/>

³⁰ **Exemples de réalisations** : pour les salariés du Parc d'activités Valmy à Dijon, un service de covoiturage sur le parc afin de faciliter les déplacements professionnels sur ce site (www.dijon-valmy.com). Autres actions, celles de l'Association des entreprises de l'Autunois, du Club d'entreprises du Mâconnais...

3- Structurer, soutenir et renforcer les plateformes et associations de mobilité en Bourgogne³¹

Les plateformes de mobilité répondent à plusieurs objectifs : informer tous les habitants sur les moyens de déplacement, concevoir des solutions globales pour un territoire et ses habitants et permettre à terme une plus grande facilité dans les déplacements, développant ainsi l'autonomie et l'égalité d'accès aux services et à l'emploi.

De nombreuses initiatives locales proposent des solutions alternatives de transport avec des solutions multiples adaptées à la diversité des usagers et des territoires, notamment ruraux.

Pour permettre aux personnes en situation précaire de se déplacer plus facilement, plusieurs plateformes et associations de mobilité se sont créées en Bourgogne. Le conseil régional apporte ainsi son soutien à une quinzaine de ces structures offrant des services liés à la mobilité pour les personnes en situation précaire (voir la carte des plateformes de mobilité en Bourgogne en annexe 2).

Ces services s'adressent à des personnes qui se trouvent sans moyen de locomotion pour se rendre en formation, en stage ou à un rendez-vous professionnel. Les plateformes et associations de mobilité les aident à trouver des solutions de transport : vélos électriques, scooters, voitures... Les prestations varient en fonction des plateformes mais la plupart proposent généralement le prêt de voitures, de deux-roues, une offre de covoiturage, de transport à la demande ou l'accompagnement pour les épreuves du permis de conduire.

Dans l'objectif d'une mobilité durable, il serait souhaitable que ces plateformes mettent en avant la mobilité électrique et les véhicules hybrides.

4- Etablir et diffuser une cartographie des nœuds intermodaux à l'échelle de la Bourgogne

La connaissance des nœuds intermodaux est une condition sine qua none du recours aux nouvelles mobilités.

Ces nouvelles mobilités nécessitent toutes une phase de préparation du trajet : choisir un ou plusieurs modes de transport, identifier les correspondances, prendre en compte les temps de trajet et horaires, les points de recharge pour les véhicules électriques, les points de prise en charge de passagers...

La compréhension des pratiques de mobilité est nécessaire pour mettre en place des politiques publiques efficaces à l'échelle régionale. Le Conseil régional a commandé une « étude des flux et des besoins de déplacement en région Bourgogne » visant à caractériser les besoins de mobilité actuels et futurs pour permettre à la Région de proposer les services de transport les plus adaptés, en coordination avec l'action des autres AOT :

- permettre une vision actuelle la plus pointue possible,
- apporter un état des lieux actualisé des besoins de déplacement pour tous les modes,

³¹<http://www.region-bourgogne.fr/Les-plateformes-et-associations-de-mobilite-en-Bourgogne.696.4744#b>

- caractériser les spécificités de cette mobilité : motifs, modes, périodicité, fréquence, profil des personnes,
- étudier les déplacements internes, mais aussi des échanges avec les territoires limitrophes,
- cartographier l'offre de transport à l'échelle régionale et la caractériser.

Le CESER préconise que le Conseil régional complète son « *étude des flux et des besoins de déplacement en région Bourgogne* » par une cartographie des nœuds intermodaux.

5- Développer de nouvelles formes de mobilité, en lien avec l'offre TER

L'objectif vise à simplifier l'accès de l'utilisateur à ces nouveaux services à la mobilité, d'en rendre l'usage possible et facile, **en renforçant la coordination avec l'offre de transports en commun**, notamment du TER.

Mieux coordonner le service du TER **avec d'autres modes de déplacement** :

- avec les modes doux, notamment le vélo en libre-service.
- avec d'autres systèmes, comme par exemple des services d'autopartage.

Il s'agit de renforcer le lien entre le TER et des services d'autopartage qui peuvent offrir des avantages spécifiques aux utilisateurs du transport ferré. Le voyageur TER peut avoir besoin, à son arrivée en gare et pour les derniers kilomètres, d'un véhicule automobile lui donnant accès à des zones non couvertes par des transports en commun urbains (cf. l'offre de voitures en libre-service à Dijon : Mobigo autopartage³²).

6- Développer les infrastructures de charge pour permettre l'usage de véhicules électriques

En mars 2015, le Conseil régional de Bourgogne a adopté son « *schéma de cohérence régional de déploiement des bornes de charge des véhicules électriques* ». Dans son avis³³, le CESER soulignait la pertinence de l'initiative régionale, et notamment :

- la volonté d'apporter un véritable service client homogène sur tout le territoire,
- l'intégration de la mobilité électrique dans une politique plus large traitant du déplacement des Bourguignons (intermodalité, usage deux, trois et quatre roues...),
- l'implantation des équipements définie en partant des besoins de déplacement.

En complément de l'action régionale, le CESER préconise :

- que le schéma régional de cohérence pour l'implantation d'infrastructures de charge soit rigoureusement et rapidement mis en œuvre sur l'ensemble des territoires de la région, urbains et ruraux,

³² Mobigo autopartage, Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), créée en octobre 2013 suite à un appel d'offre de la Région Bourgogne et de l'ADEME, en complément du panel de solutions « Mobigo ». La mise en œuvre est confiée à Citiz, réseau coopératif de structures d'autopartage.

³³ Schéma de cohérence régional de déploiement des bornes de charge des véhicules électriques - Avis du CESER Bourgogne - Rapporteur : Marc LEURETTE - 10 mars 2015.

- que l'accès au service se fasse à partir de la carte MOBIGO, support d'accès aux offres de mobilité de la région.

7- Généraliser la mise à disposition de titres de transport sur un support unique permettant l'utilisation de services combinés

Une forte coordination des différentes AOT est nécessaire pour élaborer des tarifications et billettiques combinées.

L'offre régionale : « *Bourgogne Fréquence +* : un seul abonnement pour tous vos trajets en TER Bourgogne et en bus » répond à ce besoin de billet unique.

Un support unique et une tarification unique rendent plus simple l'utilisation de plusieurs modes de transport. La formule « *Bourgogne Fréquence +* » est un abonnement qui permet de voyager en illimité sur un parcours défini en TER Bourgogne et sur le réseau de transports en commun de l'une des agglomérations associées³⁴.

Cependant, la tendance à moyen terme reste la dématérialisation des titres de transport et des moyens de paiement.

³⁴ Dijon (avec Divia), Chalon-Sur-Saône (avec Zoom), Mâcon (avec Trema), Sens (avec Intercom), Auxerre (avec Vivacité), Le Creusot-Montceau (CUCM) (avec Mon Rézo), Nevers (avec Taneo).

3- DES QUESTIONNEMENTS

Au cours des auditions menées par la commission, de nombreux sujets ont été évoqués et ont mis au jour un certain nombre de questions que pose le développement de ces nouvelles mobilités : leurs finalités, leurs impacts pour lesquels des évolutions réglementaires peuvent apparaître et qui sont susceptibles de les modifier.

1- Comment prendre en compte les flux financiers générés par certaines de ces nouvelles mobilités ?

L'économie du partage connaît un formidable essor. Les revenus que les particuliers tirent de sites comme Le Bon coin, BlaBlaCar, Airbnb... sur lesquels on peut échanger des biens ou des services échappent la plupart du temps à toute fiscalité. Cette situation pourrait évoluer, la question de la taxation des revenus issus de l'économie collaborative a récemment été posée dans deux rapports d'information du Sénat³⁵.

- **Quelle fiscalité pour les revenus de l'économie du partage ?**

Preuve de l'inadaptation de la législation face à ce phénomène de l'économie numérique, une enquête sur l'économie collaborative de mai 2014 montre que seuls 15 % des Français adeptes des plateformes collaboratives et de e-commerce ont déclaré, ou comptent déclarer aux impôts, leurs revenus issus de cette nouvelle économie.

Au-delà du phénomène de société, l'économie collaborative est une réalité économique : si la plupart des particuliers n'y trouvent qu'un modeste complément de revenu, certains en ont fait une véritable activité commerciale ou quasi commerciale. Le revenu annuel moyen d'un chauffeur UberPOP est de 8 200 €/an, et celui d'un hôte Airbnb est de 3 600 €/an. Or, actuellement, les revenus dégagés par des particuliers sur des plateformes collaboratives ne sont souvent pas déclarés, faute de règles fiscales claires et de systèmes de recouvrement efficaces.

- **Les questions sociales et de concurrence**

Les activités développées par la Société Uber³⁶ et l'application UberPOP posent **la question de concurrence déloyale** via un service proposant une offre de Véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) à prix cassés **dont les chauffeurs ne sont pas des professionnels mais de simples particuliers.**

Les diverses manifestations de taxis qui se sont déroulées fin 2014 ont mis en lumière les différents dispositifs qui font concurrence aux chauffeurs de taxis. Face à la colère des taxis, qui ont dénoncé une concurrence déloyale, le gouvernement a décidé de remettre à jour les règles

³⁵ Rapport d'information sur l'économie collaborative : propositions pour une fiscalité simple, juste et efficace - Rapport d'information n° 690, fait au nom de la commission des finances.

Rapport d'information n° 691 sur le e-commerce : propositions pour une TVA payée à la source, fait au nom de la commission des finances.

³⁶ Uber, qui a révolutionné le transport de personnes avec son application mobile, est aujourd'hui valorisé à 50 milliards de dollars. Avant de suspendre UberPOP, il revendiquait pour ce service quelque 500 000 « utilisateurs réguliers » et 10 000 chauffeurs en France. L'entreprise s'est heurtée aux régulateurs dans plusieurs autres pays européens, et en a d'ailleurs appelé aux autorités de Bruxelles.

encadrant le transport de voyageurs, via la loi Thévenoud³⁷, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Elle empêche notamment les Véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) de prendre des clients à la volée dans la rue, une pratique qui relève de la prérogative des taxis.

Un des services d'Uber, le service UberPOP, désormais interdit³⁸, consistait en une **application pour smartphone**, lancée en février 2014 par cette même société américaine Uber. Exclusivement réservée à Paris et aux proches banlieues, elle permettait à des particuliers de s'improviser chauffeurs en conduisant d'autres particuliers sur de petits trajets contre rémunération.

2- Comment anticiper les impacts du développement de ces nouvelles mobilités, notamment pour le TER ?

- **L'avenir du TER est-il menacé par le transport par autocar de Ouibus organisé par la SNCF ?**

La SNCF a récemment lancé l'offre de transport par autocar Ouibus, nouvelle offre low cost.

Les TER sont sous la responsabilité des régions qui participent largement à leur financement par le biais de conventions pluriannuelles signées avec la SNCF. Des régions s'inquiètent de la concurrence directe que feront peser les cars Ouibus sur certaines lignes de trains régionaux (TER), avec le risque de faire baisser la fréquentation de ces dernières.

Cette évolution qui se traduira par un report modal vers la route, sera lourde de conséquences structurelles. Elle réinterroge le modèle économique du ferroviaire, déjà fragile notamment à cause du manque de financements publics, d'une baisse de fréquentation, pour partie sous l'effet du covoiturage, ainsi que d'une baisse des recettes.

- **L'avenir du TER est-il menacé par le développement du covoiturage ?**

L'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a publié début 2015 une enquête sur le covoiturage longue distance³⁹, réalisée auprès de 1 500 personnes.

Parmi les impacts favorables à l'environnement, l'enquête a mis en évidence :

- une économie d'émission de gaz à effet de serre de 12 % à l'échelle d'une voiture en covoiturage,
- 3 % des répondants déclarent que le covoiturage les a amenés à se séparer de leur voiture, et 5 % qu'ils ont retardé l'acquisition d'un véhicule.

Mais les résultats révèlent également la concurrence du covoiturage pour le train.

³⁷ Loi Thevenoud n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

³⁸ Dans sa décision du 22 septembre 2015, le Conseil constitutionnel a déclaré que l'interdiction d'UberPOP est légale.

³⁹ L'enquête est téléchargeable sur le site de l'ADEME : <http://www.ademe.fr/enquete-aupres-utilisateurs-covoiturage-longue-distance>

Le rail est le mode de transport qui souffre le plus de cette nouvelle concurrence. 64 % des répondants estiment que le covoiturage les a conduits à moins utiliser le train. Cette perte de clientèle peut créer une saine émulation et amener la SNCF à améliorer son service et ses prix. Ou, dans le pire des cas, la pousser, face à la contraction de ses recettes, à réduire le nombre de trains en circulation, alors qu'il s'agit du moyen de transport le plus vertueux pour l'environnement.

En réponse, Blablacar indique que l'étude de l'ADEME ne mentionne pas les **autres externalités positives pour l'environnement** comme la réduction de la vitesse moyenne (le conducteur se sent surveillé par ses passagers), ce qui réduit la quantité de CO₂ émise. Le leader incontesté du secteur, qui vient de boucler une levée de fonds record⁴⁰, assure également que 19 % des conducteurs qui font du covoiturage longue distance se convertissent à moyen terme au covoiturage pour les trajets domicile-travail, dont le gain environnemental est nettement plus important.

3- Le télétravail⁴¹ peut-il être un outil du management de la mobilité ?

Le télétravail qui rapproche les lieux de travail et les lieux de vie constitue un des aspects du service à la mobilité⁴².

Cet aménagement de l'activité professionnelle présente de multiples avantages à la fois pour la collectivité (réduction de la pollution, de la consommation de carburant, de la saturation des réseaux...), **pour les salariés** (réduction des temps de parcours, des dépenses de transport...) **et pour les employeurs** (réduction de l'impact des temps de transport : retard, stress... et optimisation des bureaux...).

AVIS ADOPTÉ A L'UNANIMITÉ

⁴⁰ La start-up française spécialisée dans le covoiturage a levé 200 millions de dollars (177 millions d'euros). Sa valorisation dépasse 1,5 milliard de dollars ; BlaBlaCar va désormais accélérer son déploiement international.

⁴¹ 3^{ème} journée d'étude nationale - Nouveaux services à la mobilité - Tours, 4 octobre 2012. *Développement du télétravail, Quel rôle pour les acteurs publics ?* Intervention de Sylvie MATHON, CETE Nord Picardie. <http://www.gart.org/Les-dossiers/Organiser-la-mobilite/3eme-journee-d-etude-nationale-sur-les-Nouveaux-Services-a-la-Mobilite>

⁴² La loi Grenelle du 3 août 2009 cite le télétravail et le place au cœur des politiques publiques de déplacements. « L'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue ».

EXPLICATIONS DE VOTE



Intervention d'André COLIN au titre de la CGT

« L'avis dresse un état des lieux de la mobilité et apporte des définitions sur les nouvelles mobilités, les comportements individuels et collectifs des citoyens. La CGT formulera des critiques de cet avis alors que le sommet de la COP 21 se penche sur l'avenir de la planète lié au réchauffement climatique. Le transport par motorisation thermique classique émet environ 35 % des gaz à effet de serre. La diversification des nouvelles mobilités peut évoluer par des véhicules thermiques fonctionnant soit au gaz naturel (GNVéhicule), soit avec du BioGNV issu de la méthanisation qui émettent environ 20 % de moins de GES (l'exemple des camions collecteurs de déchets à Dijon).

L'avis souligne l'essor de l'utilisation du numérique dans le secteur des transports. En quelques clics, la consommation dite collaborative, l'économie du partage a fait son entrée dans notre vie quotidienne. La crise économique est passée par là, favorisant la recherche de consommations alternatives et de substantielles économies notamment dans le transport. Les controverses que pose cette nouvelle économie peuvent être de plusieurs ordres : la sécurité, la concurrence déloyale, l'absence de règles sociales (exemple Uber), le manque à gagner pour l'Etat en terme de recettes fiscales. C'est un dossier auquel le législateur et les syndicats doivent s'atteler.

La qualité des auditions et des débats en commission ont mis en exergue les enjeux sociaux, économiques, éthiques et démocratiques, justifiant nombre de préconisations formulées dans l'avis. La CGT insiste particulièrement sur l'intérêt de nouvelles régulations protectrices des libertés individuelles et garantes de l'égalité d'accès et de traitement des citoyens. La révolution numérique peut en effet tout à la fois faciliter nos mobilités mais aussi concourir à l'aggravation des fractures sociales et territoriales. Les apports positifs sur la fluidité des mobilités ne doivent pas exonérer la puissance publique et les entreprises de leurs responsabilités en matière de déplacements des citoyens et des salariés. De ce point de vue, les enquêtes de mobilités individuelles et collectives, la consultation et l'écoute des usagers, des associations, doivent devenir une règle incontournable.

L'avis dresse, à cet égard, un constat lucide et formule des préconisations qui peuvent cependant être rapidement obsolètes suivant les applications numériques dans de nombreux domaines. Il s'avère que, depuis l'avis sur le schéma d'implantation des bornes de charge pour les véhicules électriques, différentes collectivités de Bourgogne, syndicats d'électrifications travaillent aussi à l'implantation de bornes de recharge sans aucune coordination. La CGT propose que la région soit l'autorité coordinatrice avec le distributeur et exploitant du réseau électrique, ERDF. La CGT considère que le service public régional de la mobilité doit être l'acteur et le coordinateur majeur dans la révolution numérique (applicable aux transports) au service des citoyens. La CGT partage les questionnements de l'avis, mais restera vigilante sur le maintien et la qualité du service public des Trains Express Régionaux.

Après ces quelques remarques, le groupe CGT votera cet avis. »

**Intervention de Christophe MONOT
au titre de la FRSEA**

« Je souhaiterais réagir sur ce projet d'avis. En effet, selon mes informations, il semblerait que l'accroissement des déplacements domicile-travail soit un phénomène qui se soit développé au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Très peu de personnes dans notre assemblée ont la chance, contrairement à moi, d'habiter sur leur lieu de travail. Ce confort permet d'annuler les temps de déplacement et offre un confort de vie fort appréciable.

A l'heure où les territoires vont décider de leurs SCOT, leurs PLUi, il serait peut-être temps de réfléchir à un autre modèle d'urbanisation. Je ne suis pas en train de vous refaire le coup de « construire des villes à la campagne »...

Je pense juste qu'il peut exister d'autres modèles de développement que la seule métropolisation.

Notre future grande région, très rurale, a sans doute une carte à jouer dans cette direction.

Je crois qu'il est important de réfléchir enfin à une vraie politique d'aménagement des territoires...

Malheureusement, nous avons assisté au cours des 40 dernières années à une politique de déménagement des territoires les plus ruraux... ».



**Intervention de Sarah SABIH
au titre du Mouvement des entreprises de France (MEDEF) de la région de Bourgogne**

« Le télétravail apparaît ici comme une solution à la mobilité et on peut louer ses bénéfices pour l'environnement.

Le télétravail reste une mesure marginale puisque celle-ci ne peut s'appliquer à tous.

En effet, pouvons-nous mettre en place un tel dispositif pour nos administrations qui sont déjà aujourd'hui une source de mécontentement des Français, horaires inadaptés, longues attentes...

L'industrie avec ses services de production ne peut être concernée.

Rappelons que les entreprises ont des besoins afin de satisfaire des clients, des consommateurs que nous sommes tous !

L'accueil physique reste primordial dans une société où la dématérialisation gagne du terrain.

Le télétravail peut être considéré comme discriminatoire pour les salariés : pourquoi « lui », occupant tel poste, peut-il travailler de chez lui, alors que moi, je ne peux bénéficier de cet aménagement ?

Le télétravail peut continuer à améliorer l'environnement mais peut fragiliser le climat social de l'entreprise. »



Intervention d'André FOURCADE au titre de la CFDT

« Un contexte en évolution profonde et rapide

- Explosion du covoiturage et plus largement des nouveaux services liés à internet (Uber, Airbnb) et à l'économie collaborative.
- Baisse depuis 2 ans de fréquentation du TER premier budget de la région (142 M €/an en Bourgogne pour le fonctionnement et 92 M € en Franche-Comté soit 234 M €/an en Bourgogne Franche-Comté).

Cet avis présenté aujourd'hui est un premier travail qui explore un thème nouveau pour le CESER. Il serait facile d'en montrer les limites. Pour la CFDT, il est plus constructif d'enrichir le débat et de tracer des pistes de réflexion pour l'avenir.

La CFDT votera cet avis.

- Il devra être poursuivi et approfondi dans l'avenir comme le montrent les nombreux questionnements qui sont posés dans ce texte.
- Il ne s'agit pas de combattre ou déplorer mais de comprendre les ressorts et les mécanismes tels que le coût, les aspects pratiques.
- Il est nécessaire de faire la distinction entre les nouveaux services et les nouveaux modes de propulsion (comme le véhicule électrique).
- Il faut mesurer le phénomène, ses conséquences et les enjeux qui en résultent pour les salariés et les entreprises qui sont percutés, pour les services publics et pour les territoires.

Nous ne partons pas de rien.

La suite de ce travail doit prendre appui sur nos précédents travaux conduits par la commission 3 qui ont contribué à préciser les positions du CESER dans le domaine des transports, des infrastructures et de l'environnement.

La période est marquée par de multiples événements, par exemple :

- Cop 21 sur le réchauffement climatique que certains font mine de découvrir
- Scandale Volkswagen sur la pollution auto et plus largement sur les tests de consommation et de pollution.

Elle est aussi marquée par toutes sortes d'initiatives foisonnantes :

- Plan du Conseil départemental de l'Yonne d'équipements en bornes de recharge électrique non conformes au schéma régional débattu ici même et adopté par la région.
- Création d'une nouvelle assurance annulation en cas d'absence du covoitureur.

Quelques éléments à verser au dossier sur trois enjeux

1^{er} enjeu : la concurrence avec le TER et la desserte des territoires :

Deux constats sur les nouvelles offres :

- Sur le site de covoiturage Bla-Bla-car, j'ai fait un test le 23/9 en semaine sur Nevers-Dijon : pas d'offre tous les jours, contre plus de 50 sur Dijon-Lyon ou Dijon-Paris.
- Les nouvelles lignes de car créées après la loi Macron : 5 lignes Paris-Dijon-Lyon, 1 seule ligne Dijon-Besançon et c'est tout : aucune desserte pour Nevers, Digoin, Montceau, Châtillon... mais rien non plus pour Vesoul ou Lons le Saunier...

Ces nouveaux services pour le moment se concentrent sur les trajets déjà bien desservis et très fréquentés et à fort potentiel. Ils concurrencent les TER dont le trafic continue de baisser de 2 % depuis le début de l'année, mais ne servent pas du tout à la desserte de l'ensemble des territoires.

2^{ème} enjeu : les recettes fiscales et sociales

Contrairement aux revenus des salariés ou des entreprises, aucun impôt ou cotisations sociales ne sont versés à la collectivité sur ces revenus. Ce qui crée des distorsions de concurrence avec les entreprises existantes et un manque à gagner croissant pour les finances publiques (Etat, sécu, collectivités).

Des pistes existent. Airbnb est un site de location directe de logement entre particuliers. Jusqu'à présent, les revenus générés échappent à toute imposition. Depuis le 1^{er} octobre, Airbnb a accepté de collecter la taxe de séjour pour la mairie de Paris, ce qui prouve que les outils existent et fonctionnent. C'est un premier pas timide vers une régulation sociale et fiscale. Ce système va-t-il se généraliser pour déclarer les revenus de ces activités ? C'est le thème d'un rapport sénatorial sur le sujet.

3^{ème} enjeu : l'action des acteurs économiques locaux et régionaux

L'avis demande au conseil régional d'intervenir, mais connaissez-vous le bilan de l'action des chargés de mission financés il y a quelques années par la Région dans les organismes patronaux et CCI pour la mobilité durable ? Combien de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) mis en place ? Pour combien de salariés ? Avec quels objectifs ? Négociés avec quels partenaires ?

A côté des opérateurs nationaux comme BlaBlaCar, va-t-on se contenter de les regarder ? Quelle place pour les initiatives locales ? Par exemple quelle impulsion et organisation du covoiturage par les organisations patronales ? Quelles initiatives des entreprises ou des groupements d'entreprises sur des zones d'activités ?

Voilà quelques contributions et questions de la CFDT. Quelles réponses construira le grand CESER Bourgogne Franche-Comté sur ces points ?

**Intervention de Paule ANDRÉ
au titre des professions libérales**

« Dans votre rapport, vous concluez à juste titre sur la nécessité de la prise en charge de la communication par le conseil régional.

Il faut demander au conseil régional de privilégier les modes de communication dans lesquels le citoyen est captif : télévision, radios **locales**. »



**Intervention de Gérard ALCAZAR
au titre du Mouvement des entreprises de France (MEDEF) de la région de Bourgogne**

« Nous félicitons les rapporteurs et rappelons que le sujet concernait uniquement le covoiturage et les nouvelles mobilités. C'est un sujet suffisamment important à lui seul pour ne pas déborder et trouver un prétexte pour tout dénoncer ou ne voir que les incohérences.

Nous voterons cet avis prometteur pour l'avenir. »

Annexe 1 - cahier des charges



Commission n° 3
« Infrastructures de transport, environnement, énergies »

Auto-saisine
« Covoiturage et nouvelles mobilités »

Rapporteurs : Marc LEURETTE et Charles ROZOY

Cahier des charges

1 - Contexte de l'auto-saisine

- **Le secteur des transports, en grande partie responsable du poids de la facture énergétique française, représente 35 % des émissions de gaz à effet de serre**

Le secteur des transports émet quatre gaz à effet de serre, dont le CO₂ représente à lui seul plus de 95 % des émissions. En 2012, le secteur des transports⁴³ (tous modes confondus), représentait 35,2 % des émissions nationales des gaz à effet de serre, avec l'émission de 129,3 millions de tonnes équivalent CO₂⁴⁴.

Le secteur des transports est, après le secteur résidentiel, celui qui consomme le plus d'énergie en France. L'essentiel de l'énergie consommée dans les transports provient des dérivés du pétrole qui doit être importé.

- **Les ménages et leurs dépenses de transport**

Les enquêtes « Budget de famille » (BdF) permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages⁴⁵. Ce poids diffère fortement suivant les caractéristiques du ménage, notamment selon sa taille et son niveau de vie.

Les transports ont représenté en 2011, en moyenne 17,4 % des dépenses d'un ménage (16,4 % pour l'alimentation et 15,7 % pour le logement).

⁴³ Source : chiffres clés du transport, février 2014 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Chiffres-cles-du-transport-Edition,37690.html>

⁴⁴ La tonne équivalent CO₂ est l'unité de mesure conventionnelle qui permet de quantifier ensemble les différents gaz à effet de serre en prenant en compte leur durée de vie dans l'atmosphère et leur capacité à absorber les rayons infrarouges.

⁴⁵ Source INSEE - enquête Budget de famille 2011 http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=irsocbdf11

Les ménages du 1^{er} quintile de niveau de vie, c'est-à-dire les 20 % des ménages ayant les niveaux de vie les plus faibles, consacrent en moyenne 13,9 % de leur consommation aux dépenses de transport, contre 18,3 % pour les ménages du 5^{ème} quintile.

- **Les Nouveaux services à la mobilité (NSM)**

Une offre de plus en plus riche de **Nouveaux services à la mobilité (NSM)** vient compléter l'offre traditionnelle de transports collectifs urbains et non urbains : le co-voiturage, l'autopartage, le transport à la demande, les vélos en libre-service...

Autopartage et covoiturage sont des usages partagés de l'automobile. Ils constituent une alternative à la possession de véhicules individuels, en complémentarité ou en concurrence avec les transports publics, en zone urbaine et dans les zones peu denses où les transports publics sont peu, voire pas développés. Ces deux formes de mobilité présentent un potentiel de développement très élevé⁴⁶.

- **De nouvelles technologies et de nouveaux types de véhicules**

Un **véhicule propre est un véhicule produisant peu ou pas d'émissions polluantes**. Mais le caractère polluant d'un véhicule se mesure également tout au long de son cycle de vie – de sa construction à sa destruction et son recyclage. La notion de véhicule propre ne signifie donc pas totalement non polluant. **Le concept de véhicule décarboné** est aujourd'hui utilisé pour désigner un véhicule dont le niveau d'émissions de CO₂ a été notablement réduit (en France, moins de 60g/km).⁴⁷

De nombreuses technologies sont actuellement développées, notamment :

- **le véhicule thermique**, équipé de moteur à combustion interne, fonctionne à base de carburants liquides ou gazeux. Il peut utiliser des carburants classiques d'origine fossile (essence, gazole), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel véhicule (GNV), les biocarburants.
- **le véhicule hybride** possède deux moteurs : l'un fonctionne avec du carburant (moteur thermique), l'autre est électrique, alimenté par batterie.
- **le véhicule électrique** fonctionne uniquement à l'aide d'un moteur électrique utilisant pour seule source d'énergie l'électricité accumulée dans des batteries.

- **Transition énergétique et transports**

1- Une nouvelle législation en faveur de l'autopartage et du covoiturage

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi « MAPAM », apporte des changements dans l'exercice des compétences des collectivités territoriales en matière de transports et déplacements⁴⁸. On peut notamment souligner :

- l'avènement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) avec des compétences étendues **dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage)**, les modes actifs et la logistique urbaine ;
- la région, chef de file de « *l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports* », chargée à ce titre de l'élaboration d'un schéma régional sur ce sujet en collaboration avec les autres autorités organisatrices.

⁴⁶ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Usages-partages-de-l-automobile.html>

⁴⁷ Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Definitions,26797.html>

⁴⁸ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Volet-transport-de-la-loi-relative.html>

2- Le « projet de loi sur la transition énergétique pour la croissance verte » a été adopté à l'Assemblée nationale le 14 octobre 2014. Le texte (en cours d'examen par le Sénat à partir du 20 janvier 2015) fixe une série d'objectifs et engage un ensemble de mesures qui visent à une plus grande sobriété et une meilleure efficacité énergétiques.

Pour ce qui concerne le secteur des transports, il s'agit notamment de promouvoir des transports plus propres⁴⁹ :

- **favoriser le déploiement des véhicules propres**, y compris dans les flottes publiques ;
- **mettre en place une prime à la conversion** des véhicules les plus polluants par des véhicules propres.

Autres mesures⁵⁰ inscrites dans le projet de loi examiné par le Sénat :

- la participation de l'employeur aux frais de déplacement de ses salariés en vélo ou en vélo électrique entre le domicile et le lieu de travail ;
- la généralisation des « plans de mobilité » dans les entreprises ;
- un « plan de mobilité rurale » qui permet aux territoires ruraux de se doter d'outils de concertation et de planification adaptés aux spécificités de l'espace rural.

2 - Champ et objectif de la saisine

La mobilité constitue un enjeu fondamental, d'un point de vue social, économique et environnemental.

En région Bourgogne, on relève déjà des initiatives visibles qui vont dans le sens de la réduction de notre impact sur le climat et de la facture énergétique de la France. Une offre, de plus en plus riche, de Nouveaux services à la mobilité (NSM) vient compléter l'offre traditionnelle de transports collectifs urbains et non urbains : le co-voiturage, l'autopartage, le transport à la demande, les vélos en libre-service...

Ainsi, il est proposé de réaliser une étude sur les nouvelles mobilités qui aborderait les thèmes suivants :

- définitions, cadre précis de l'étude : nouveaux véhicules, nouveaux modes de propriété et d'utilisation des véhicules, multi modalité, Nouveaux services à la mobilité (NSM) : autopartage et covoiturage plus précisément,
- état des lieux quantitatif et qualitatif. Répartition spatiale en Bourgogne,
- analyse d'impacts : quels sont les enjeux, les atouts, les coûts de ces nouveaux modes de mobilité ? Quels en sont les effets directs et collatéraux (positifs ou négatifs) : empreinte environnementale, effets économiques et sociétaux ? Quels sont les acteurs identifiés de ces nouvelles mobilités ?
- avis sur le développement de ces nouvelles mobilités : quelle posture adopter pour chacune d'elle, quelle concurrence et quelle complémentarité avec les autres modes de déplacement ? Quel mode de régulation (démobilité) ou d'accélération faut-il déployer, quels aménagements devraient être réalisés sur les territoires (parkings, aires de covoiturage...) ?

⁴⁹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-principales-actions-concretes.html> (mise à jour de l'information : 23 janvier 2015).

⁵⁰ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_LoiRoyal_Parlement-2.pdf (mise à jour de l'information : 23 janvier 2015).

3 - Modalités de travail

Cette étude sera menée sur la base de travaux et de recherches statistiques, ainsi que sur les auditions (liste non exhaustive) :

- Conseil régional de Bourgogne :
 - **MOBIGO**, centrale d'information multimodale, destinée à la préparation des déplacements en Bourgogne, quel que soit le mode emprunté (train, bus, tram, car, vélo, covoiturage, autopartage),
 - SRADDT et la politique du Conseil régional de Bourgogne dans ces domaines,
- CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement),
- Associations et/ou entreprises de covoiturage,
- Alterre Bourgogne,
- Bourgogne Mobilité électrique,
- INSEE (enquêtes domicile-travail),
- Jeune chambre économique de Dijon,
- Ville de Dijon (autopartage),
- Pôle véhicule du futur (nouvelles technologies, véhicules propres).

4 - Echéance : fin 2015

5 - Suivi de la saisine

- Réalisé par les rapporteurs, sous la coordination du secrétaire de la commission.

Annexe 2 - les plateformes de mobilité en Bourgogne



Ils y ont travaillé...

MEMBRES DE LA COMMISSION « INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, ENVIRONNEMENT, ÉNERGIES »

Président : André FOURCADE (CFDT)

Vice-Présidente : Martine-Esther PETIT (associations environnementales)

Secrétaire : Marc LEURETTE (Pôle de compétitivité VITAGORA, Pôle nucléaire de Bourgogne)

Membres : David BICHET (Jeunes agriculteurs de Bourgogne), André COLIN (CGT), Gilles DENOSJEAN (CGT-FO), Jean-Christophe GOSSART (CGT), Elisabeth PETITBON (CFDT), Patrice QUINCY (CCIR), Charles ROZOY (personnalité qualifiée), Daniel SIRUGUE (Conservatoire des espaces naturels de Bourgogne)

CABINET

Michelle DUBOIS, chargée d'études, Brigitte DUCHANOY, assistante

Un lien entre vous et nous...

<http://www.ceser-bourgogne.fr>

Le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne représente la société civile dans sa diversité.
Des femmes et des hommes échangent leurs idées, confrontent leurs points de vue,
pour formuler des propositions d'actions sur les grands projets bourguignons.

Retrouvez l'ensemble des avis et publications du CESER ainsi que toutes les dates des séances plénières sur son site internet.
Elles sont publiques, vous pouvez y assister..



CESER de Bourgogne
Conseil économique, social
et environnemental régional

Conseil économique, social et environnemental régional
17 boulevard de la Trémouille - CS 23502 - 21035 Dijon - Tél. : 03 80 44 34 32 - Mél : ceser@cr-bourgogne.fr
www.ceser-bourgogne.fr - www.cesdefrance.fr