



Jean-Marc Zulesi
Député des Bouches du Rhône.

Thème : Transition énergétique

Atelier : L'innovation, gage d'une mobilité durable

Facilitateur : Enzo Lefur (kedgeBs)

Propos introductif :

Le travail du député n'est pas simplement de faire la loi. Il doit aussi en contrôler son application par le Gouvernement, et s'assurer que chacun puisse se saisir des avancées qu'elle permet, c'est ce que j'aime appeler : assurer le « service après-vote ». Si nul n'est censé ignorer la loi, celle-ci doit quand même être comprise et connue pour être appliquée. Avant de passer à l'échange, j'aimerais vous exposer ma vision de l'innovation dans la mobilité.

L'innovation, lorsque l'on évoque la mobilité, peut être caractérisée en 4 points majeurs.

1. L'innovation en termes d'organisation :

Aujourd'hui, 80 % du territoire français n'est pas couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. C'est pourtant indispensable afin d'assurer l'organisation cohérente et d'éviter ce qu'on appelle des « zones blanches ». Aujourd'hui 1 personne sur 4 refuse un emploi à cause d'un problème de mobilité.

La mobilité ne peut se penser en vase clos. Il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des acteurs d'un territoire dans sa planification, aussi bien les usagers que les entreprises. En effet celles-ci contribuent largement au financement de la mobilité via le versement transport qui abonde le financement des services de transports en commun. Les entreprises contribuent donc déjà fortement à la mobilité mais n'en ont pas réellement conscience et c'est sur ça que nous devons nous axer pour avancer main dans la main avec elles.

2. Le déploiement des financements et le sens donné aux investissements :

Notre objectif aujourd'hui est de privilégier les infrastructures du quotidien, celles qui sont indispensables à la mobilité de nos concitoyens pour aller au bureau ou à l'école par exemple. En ce qui concerne la région et la métropole Aix-Marseille-Provence (1,8 M d'habitants), il nous semble aussi très important de fluidifier le nœud ferroviaire présent à Marseille et ceci de deux façons. La rénovation de la gare St Charles d'une part et la création d'une gare souterraine aux alentours de 2028 d'autre part afin de permettre une gestion multidirectionnelle du trafic.

3. L'innovation technologique :

J'ai envie de distinguer 3 pans de l'innovation technologique :

Tout d'abord, les données de mobilité. Aujourd'hui on est capable de récolter énormément de données mais encore faut-il les utiliser de la bonne manière. L'idée est d'utiliser ces données afin d'avoir une meilleure connaissance des flux et des besoins réels des concitoyens afin de faire correspondre l'offre par rapport à la demande et l'adapter.

Ensuite il y a ce qu'on appelle le MaaS « Mobility as a Service ». C'est l'idée d'une mobilité sans couture qui permet d'avoir accès à l'information, la réservation et le paiement des solutions de mobilité sur une même interface avec son smartphone par exemple via les applications dédiées. C'est une information multimodale centralisée qui comprend l'ensemble des moyens de transport. Notre challenge ici est que toutes ces applications soient accessibles à tous, aux jeunes, aux personnes en zone rurale, aux personnes âgées...

Enfin on parle régulièrement de voiture autonome. J'ai plutôt envie de parler de véhicule autonome pour en faire deux catégories : la voiture et la navette. La voiture autonome, si elle est utilisée de la même façon que les voitures classiques d'aujourd'hui, ne règlera en rien le problème majeur de la mobilité : l'autosolisme. Les navettes autonomes me semblent plus intéressantes. Il est très important de réussir à déployer des prototypes au plus vite afin de les expérimenter sur le terrain.

4. La sortie des énergies fossiles pour 2040

Il est indispensable d'accompagner l'industrie afin qu'elle puisse évoluer. On peut être fier de nos ingénieurs français, la compétence technique on la possède c'est indéniable. En toute vérité, la plus grande difficulté va être de modifier les *process* des industries et des travailleurs pour que la transition vers une énergie verte soit possible et que personne ne reste sur le carreau. Il n'existe pas une seule solution miracle pour sortir de notre dépendance aux énergies fossiles. De nombreux scénarios peuvent être envisagés. L'essentiel est de ne pas s'enfermer dans une seule technologie. Il faut un mixte énergétique : de l'électricité renouvelable, du gaz vert, de l'hydrogène... Chaque besoin peut avoir une solution différente.

Selon un rapport de Cédric Villani, d'ici 2040, une grande partie de l'électricité sera consommée par le numérique, les bases de données, la 5G... Prenez-vous en compte ces études et les difficultés que cela pourra engendrer ?

En effet, le tout électrique n'est pas LA solution. L'utilisation de la 5G sera cependant nécessaire par la suite. Sans cette technologie, un grand nombre d'applications et de futures innovations ne pourront fonctionner correctement. Là encore, il est également important d'accompagner le développement de technologies telles que l'hydrogène, la méthanisation, les bio-carburants... pour garantir un mixte énergétique équilibré et varié. Il faudra alors définir une trajectoire de transition énergétique claire et stable pour les industriels afin de faire évoluer les processus dans les usines.

Vous avez parlé des difficultés de nos concitoyens à se déplacer, comment cette loi nationale (Loi d'orientation des mobilités) s'articule elle en région ?

Nous sommes à l'heure d'une politique « girondine » où on cherche à valoriser les régions et à leur donner du poids. On touche ici du doigt un certain paradoxe. Aujourd'hui, sur des sujets spécifiques, l'Etat n'a pas la main si la région a décidé de baisser les subventions par exemple et c'est en effet un problème. La seule solution ici est d'essayer de travailler ensemble et c'est pour cette raison que je

pense que l'Etat devrait garder la main sur certains sujets, afin d'homogénéiser certaines décisions importantes, comme celles concernant la loi d'orientation des mobilités.

Dans cette optique la LOM prévoit la création de comités des partenaires sur chaque bassin de mobilité. L'objectif c'est justement de mettre tout le monde autour de la table, de concerter les besoins et les contraintes de chacun pour organiser la mobilité au mieux. L'Etat donne la direction, les Régions et les collectivités participent à la mise en œuvre en s'appuyant sur leur connaissance du terrain. Les usagers et les entreprises doivent pouvoir enrichir et affiner la gouvernance des mobilités au niveau local.

Est-ce que l'innovation, ça n'est pas plutôt dans l'aménagement du territoire pour limiter les déplacements ?

En effet l'innovation passe également par l'aménagement du territoire. Par trop d'endroits les zones d'activités n'ont pas été pensées par rapport aux offres d'emploi, les zones résidentielles non plus et il est évident qu'il est difficile de se rendre au travail aujourd'hui depuis ou vers les agglomérations. C'est pourquoi la priorité c'est de mieux gérer les flux, notamment les flux pendulaires – domicile-travail – Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons aujourd'hui une très grande quantité de données qui ne sont pas valorisées et pas assez exploitées. Tout en garantissant la protection des données personnelles, la LOM crée le cadre juridique nécessaire à la collecte et à l'exploitation de ces données en en donnant la primeur aux collectivités qui organiseront la mobilité afin qu'elles aient une connaissance plus fine des flux sur leurs territoires. Nous pourrons ensuite trouver des solutions quand nous aurons une vision plus précise de tous les enjeux. L'innovation technologique est ici au service de l'aménagement du territoire.

Concernant l'autosolisme, comment encourager le co-voiturage ?

C'est une très bonne question. Le fléau actuel selon moi c'est vraiment l'autosolisme. Lorsque l'on regarde les véhicules, on y voit très souvent une seule personne (1,05 personne par véhicule en moyenne). Il existe quelques leviers pour pousser au co-voiturage :

Déployer des voies réservées à la pratique du co-voiturage, le forfait mobilité durable d'une valeur allant jusqu'à 400 €/an (prévu par la LOM) et également le développement du MaaS. Le développement du numérique favorise l'accès à l'information. Avoir l'information que des solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle existent, c'est déjà faire un pas vers la fin de l'autosolisme.

Quelles solutions pour les territoires ruraux ?

C'est un vrai sujet car le vrai enjeu c'est aussi de ne pas délaissier ces territoires, d'éviter les zones blanches de la mobilité. Cela passe par le co-voiturage mais il faut également une organisation efficace du territoire. Il y a un vrai potentiel à exploiter dans les territoires ruraux, les nouvelles mobilités ne sont pas réservées aux métropoles, il faut relier les territoires ruraux entre eux et faciliter les petits trajets du quotidien de quelques kilomètres. Cela passera aussi par un réseau 4/5G performant sur l'ensemble du territoire, c'est évident.

Cependant, en milieu rural, il est vrai que les modèles économiques n'existent pas toujours. C'est pourquoi nous voulons d'abord expérimenter, voir ce qui fonctionne. Dans la LOM, le Parlement a souhaité laisser la possibilité à l'Etat de soutenir et d'encourager des expérimentations de nouveaux modèles, de nouvelles solutions de mobilités. Par le biais de dérogation réglementaires et législatives, le Gouvernement pourra tester de nouvelles solutions en territoires ruraux, identifier les plus efficaces et peut être ensuite les pérenniser. Développer l'innovation c'est aussi imaginer de nouvelles manières de gouverner, nous pensons que l'expérimentation en est une, et que cela peut fonctionner.

Vous parliez de la méthanisation mais il me semble que nos agriculteurs ne sont pas formés à cette technologie, qu'envisagez-vous ?

De nombreux agriculteurs ont déjà pris le pas dans d'autres territoires. Cependant, en effet il est nécessaire que les communautés de commune travaillent ensemble. En mobilisant de l'ingénierie et nos ressources dans ce domaine, je suis persuadé que l'on trouvera des solutions pour accompagner nos agriculteurs. C'est indispensable pour le futur et nous devons commencer dès maintenant à expérimenter.

Pour convaincre les régions, pour être plus ferme et imposer des lois, un retour du « Jacobinisme » où Paris a les clés pour montrer le chemin aux régions est-il envisageable ?

La France est riche de ses diversités, il faut tenir compte de ça, de nos territoires variés et faire confiance aux régions. Mais j'ai toujours souhaité que l'effet pervers que j'évoquais tout à l'heure quant à la politique « girondine » soit atténué. Il existe effectivement de nombreuses disparités selon les régions : je pense que l'état doit avoir un peu la main sur cette question. Il faut un élan national pour être ambitieux et ensuite déployer les mesures en région. Je vous rejoins donc sur ce point.

Quelle utilisation est faite des données quand vous envisagez des travaux ?

Actuellement, aucune... le problème est bien là. Les données existent et peuvent être récoltées mais aucune utilisation concrète n'en est faite... et c'est ce sur quoi nous devons travailler très rapidement, notamment pour les trajets du quotidien.

Comment faire la promotion des technologies comme l'électrique ou l'hydrogène ?

Notre volonté est d'avoir un maillage en lien avec les besoins. Le droit à la prise pour recharger les véhicules par exemple. On remarque que dans les logements individuels ça fonctionne bien, le problème étant d'installer des prises dans les logements collectifs, les immeubles, les résidences... Les habitants ne sont souvent pas au courant de cette possibilité. On va travailler sur ça. Il faut également inciter les jeunes à l'école à prendre le vélo par exemple notamment via des associations de vélo présentes dans les régions. Ensuite il y a l'incitation financière évidemment. Le Gouvernement et certaines régions ont déjà mis en place de nombreux dispositifs d'aides pour accélérer le renouvellement des flottes de véhicules par exemple. Enfin et surtout il y a la responsabilisation de chacun. Quand on voit les niveaux de pollution de l'air dans les grandes villes, c'est déjà une bonne raison de réaliser chacun à son échelle sa transition.

Mon fils a travaillé pour Audi et Ford et m'a parlé du fait que les usines allaient licencier 30 à 40% des employés des chaînes de montage thermique pour passer à l'électrique. Comment la puissance publique envisage d'accompagner la formation des ouvriers pour qu'ils puissent évoluer ?

Je pense que quand on se met un objectif et c'est ce que nous avons fait, on se doit d'assumer la transition et l'accompagnement pour éviter ce genre de problèmes. Le rôle du politique ici est dans l'anticipation de ce changement de *process* dans les usines et des moyens seront mobilisés pour accompagner cette transition. Nous avons les compétences en termes d'ingénierie, il faut maintenant réussir à les transférer. La formation, l'apprentissage tout au long de la vie sont des leviers puissants que l'Etat commence à activer pour que la transition énergétique et technologique ne laisse personne de côté.

Concernant les transports en commun, lorsque je dois me rendre sur mon lieu de travail à Vitrolles sachant que je vis aux Milles, j'ai 3 interlocuteurs différents. Est-il possible de centraliser toutes les offres afin d'avoir affaire avec un interlocuteur unique ?

L'objectif de la LOM est justement de faciliter la mobilité quotidienne, la mobilité dont vous avez besoin pour vous rendre sur votre lieu de travail par exemple. Cela va déjà commencer en confiant, à une seule autorité, la compétence d'organiser les transports publics. Ensuite la LOM prévoit que cette autorité mette en œuvre ce qu'on a appelé des « Contrats opérationnels de Mobilité ». Concrètement, il s'agit de réunir tous les acteurs impliqués par les transports sur un territoire, et de planifier ensemble une stratégie commune. Cela permettra d'identifier les points de blocage, de voir comment optimiser les flux à la seule échelle pertinente pour les transports : le bassin de vie & d'emploi.

Enfin c'est aussi l'objectif du MaaS : une seule application et toutes les solutions de mobilité existantes à portée de main.