

## Atelier 3 | Accompagner l'évolution de l'usage du parc

**Animateurs** : Nicolas Raillard, Clémence Vorreux

**Scribe** : Nolwenn Brossier

### Commentaires des participants à l'atelier sur la présentation

- La voiture est encore aujourd'hui un objet désirable. Cette désirabilité doit se transformer et se transporter sur la mobilité plus que sur le mode qu'est la voiture. Cela passe par un changement culturel qu'il faut mettre davantage en avant, dans le rapport à l'objet, notamment des hommes, et en intégrant de la rationalité par rapport aux besoins de mobilité.
- Le lien fort entre mobilité contrainte et aménagement du territoire est à souligner. Les réponses et les actions à mener ne peuvent être les mêmes en zone urbaine dense et en zone de faible densité.
- Les caractéristiques des véhicules (masse, aérodynamique) sont en effet, et c'est rarement souligné, à revisiter complètement dans une approche de décarbonation.
- Le niveau d'emplois qui pourrait rester du même ordre dans la filière d'ici 2050 masque des différences de compétences, qui vont nécessiter des formations et des reconversion.
- La comptabilité des émissions liées à la fabrication et recyclage est à préciser

### 1) Comment développer les nouvelles filières industrielles ?

*Pour les véhicules de type Twizy / AMI ? Pour le VAE, le vélo cargo ? : quelles orientations faudrait-il prendre pour cela ? Quelles seraient les plus impactantes à court et long terme ? Pour quelles raisons ? Quelles mesures faudrait-il prendre pour concrétiser ces pistes ?*

- Les quadricycles actuels font l'objet d'expériences diverses pour les utilisateurs
  - Véhicule attachant, ludique et efficace dans 99% des usages.
  - La cohabitation avec les autres véhicules est encore difficile car l'habitude n'est pas encore installée de voir ce genre de véhicule sur la route
  - La place de ces objets est à trouver : pas utilisable sur les grands axes en raison de sa vitesse max et pas possible sur les pistes cyclables non plus (car 45 km/h)
- Le développement de ce type de véhicule nécessite un changement de perception et de réglementation
  - Objet encore non totalement désirable, il reste un objet de service, mais qui peut être utile aux personnes qui n'ont pas accès à la voiture « classique » : lycéens, personnes âgées...
  - Orienter l'usage des routes par l'instauration d'une taxe sur la taille du véhicule en fonction de la dégradation des infrastructures routières
- Ce type de véhicule doit aussi pouvoir adresser les Personnes à Mobilité Réduite et les personnes âgées. Il doit certainement également pouvoir bénéficier de voies de circulation dédiées (ou voies bus).
- Opportunité de faire de la voiture du futur une voiture un produit modulaire, qui peuvent d'une part facilement faire l'objet de mises à jour mécaniques ou électroniques, et d'autre part permettre le développement de services connexes

- Ce type de véhicule répond à un certain nombre d'usage, de façon plus efficace que les SUV par exemple. Le changement de perception doit aussi s'opérer sur l'adaptation de l'objet de mobilité à l'usage qui lui est demandé.

## 2) Comment développer les filières industrielles pour le vélo ?

*Quelles orientations faudrait-il prendre pour cela ? Quels seraient les plus impactants à court et long terme ? Pour quelles raisons ? Quelles mesures faudrait-il prendre pour concrétiser ces pistes ?*

- Il paraît peu probable que les groupes auto français deviennent des acteurs importants dans la filière vélo et que cela devienne leur Core Business. La rentabilité de la filière de production sur le sol français est à regarder.
- Le développement du vélo doit s'accompagner de la mise en place de la filière aval sur l'entretien et le stationnement sécurisé pour rendre son usage pérenne. Si la maintenance d'un vélo classique est possible par le propriétaire, c'est sûrement plus compliqué pour le système d'assistance électrique.
- La question du coût de la maintenance et notamment du remplacement de la batterie du VAE est centrale pour garantir d'utilisation dans le temps. Un remplacement coût ~300 à 400€, soit 1/5 du prix du vélo.
- Infrastructure vélo
  - Doit prendre en compte la cohabitation vélo classique / VAE
  - Coût de création d'une piste : 90 k€ / km, le double en côte
  - Ces investissements sont à mettre en regard avec les investissements pour les infras routières pour l'autoroute
  - Les communautés de commune ne sont pas décisionnaires sur l'implantation d'infrastructures routières.  
**Les compétences sont éclatées → nécessite une simplification**
- Les métiers manuels, de mécaniciens, de soudeurs... doivent être revalorisés. La France présente cette particularité de dévalorisation de ce type de formations et de métiers, y compris pour l'automobile. Les jeunes sortant de lycée ou BTS ont du mal à s'y diriger alors que dans d'autres pays (US, Allemagne), ce sont des métiers comme d'autres. Cela entraîne une perte notable de compétences sur le territoire.

## 3) Quelles activités connexes ou de services de mobilité pour les acteurs actuels de la filière ?

*Comment la baisse de mobilité du parc peut permettre à la filière de capter de la valeur et de créer des emplois ?*

Quelques idées de services qui pourraient être mis en place pour encourager la multimodalité

- Offrir un service de mobilité complet Train + Quadricycle
  - A l'achat d'une AMI, offrir des billets de train à prix réduit.
- Proposer un service de portage de vélo
  - Pour pouvoir prendre le train par exemple et trouver son vélo à destination
  - Pour pouvoir mettre le vélo dans le bus ou les transports en commun
- Mettre en place un système incitatif à l'achat pour mettre son véhicule en autopartage
- Le prix du carburant est un levier de changement de comportement