

Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »
Rapporteurs : Thierry CHAMBON, Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Relever le défi des mobilités »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Conseil régional de Bretagne soumet au vote lors de cette session d'octobre 2024 un document fondateur concernant les mobilités, en plaçant d'emblée en exergue que ce sujet fait partie des libertés fondamentales de chaque citoyenne et citoyen.

Inscrivant ce texte dans une histoire de l'action de la Région dans le domaine (notamment Bretagne à Grande Vitesse, le développement du TER, le transport routier interurbain, le transport scolaire, KorriGo...), c'est l'occasion pour le Conseil régional de décliner les principaux axes de sa stratégie en termes de mobilités, à court et à plus long terme.

Au cœur de ce dossier, l'avancement du projet Bretagne mobilités, visant à créer un système régional des mobilités au service d'une stratégie partagée. Le Conseil régional y développe également une vision moyen terme afin de mettre en mouvement ce système, notamment dans le but de répondre aux enjeux de transitions. Enfin, le bordereau prévoit de donner délégation au Président de région et son exécutif, afin de porter le débat sur le système de financement des services publics de mobilités auprès du gouvernement.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Si le titre et la présentation du document du Conseil régional incitent à y voir un document majeur en termes de stratégie, de politique et d'action régionale dans le domaine de la mobilité, les éléments joints se concentrent d'une part sur la création concrète du syndicat mixte loi SRU Bretagne Mobilités (constitution des bassins de mobilités, échelle essentielle de fonctionnement du syndicat, projets de statuts et règlement intérieur). D'autre part est proposée à la fois pour information, mais également pour validation des orientations retenues dans le cadre de la suite de la démarche, la lettre d'intention de la constitution d'un Service express régional métropolitain (SERM) de périmètre régional, lettre d'intention maintenant labellisée par le ministre des Transports.

Le CESER note en complément l'absence d'explicitation par le Conseil régional de ce que pourraient être les propositions qu'il pourrait porter auprès du gouvernement et du législateur pour répondre aux très importants besoins affichés de mise en place d'outils fiscaux qui permettraient à la Région de pouvoir financer ses fortes ambitions en termes de mobilités.

2.1. Sur la constitution des bassins de mobilités

Mailles essentielles du fonctionnement de Bretagne Mobilités¹, c'est à l'échelle de ces bassins de mobilités cartographiés et proposés par le Conseil régional, que la définition de l'action du syndicat s'actualisera. Ces bassins rassemblent au sein de comités locaux de mobilités les EPCI d'un territoire cohérent, le plus autonome possible en termes de déplacements et dans lequel des coopérations existent déjà. Leur nombre se veut limité pour en favoriser le fonctionnement ainsi que celui global du syndicat et des interfaces créées. Le CESER estime que les critères choisis permettent de définir et de mettre en place une action publique adaptée aux besoins des habitants tenant compte des spécificités des territoires, sans créer des périmètres trop petits qui seraient en décalage avec les usages et compliqueraient le fonctionnement et la cohérence de l'action du syndicat Bretagne Mobilités.

¹ Avis du CESER d'octobre 2023 sur le dossier [« Mobilités en Bretagne Sud : ambitions et perspectives »](#).

Le travail, notamment mené par la CTAP, a abouti *in fine* à la proposition de création de 10 bassins de tailles assez différentes. Le CESER en dénombre trois d'environ 600 000 habitants et plus (l'aire rennaise, Bretagne Sud et le Pays de Brest-Morlaix), trois d'environ 300 à 400 000 habitants (Bretagne Nord, Cornouaille et le Pays de Saint-Malo-Dinan) et quatre d'environ 100 000 habitants (le centre et centre Ouest Bretagne, le Pays de Fougères-Vitré et la Bretagne Sud-Est). Le nombre d'EPCI qui les composent s'échelonne de 3 à 10 et le taux d'autonomie moyen se situe aux alentours de 83% (plus important pour les bassins les plus peuplés). Pour le CESER, la diversité des tailles des territoires exige que le syndicat accorde une attention particulière à leurs besoins spécifiques, en proposant des solutions adaptées à chaque bassin. Le CESER souligne que l'équité territoriale doit être un des principaux moteurs de l'action publique en matière de mobilité.

2.2. Sur les projets de statuts de Bretagne Mobilités

Il s'agit pour le Conseil régional de faire un point d'avancement de la démarche en vue de la création du syndicat mixte loi SRU Bretagne Mobilités et de présenter les résultats du processus de concertation *Cap vers Bretagne Mobilités* lancé en février dernier à St Brieuc. Au-delà de son avis rendu lors de la session d'octobre 2023, le CESER apprécie l'exigence de co-construction avec tous les EPCI à laquelle s'est contraint le Conseil régional pendant le travail de définition et de construction du syndicat. A cet égard, le CESER ne peut que saluer la mise en place de plusieurs ateliers et séminaires (sous un mode inspiré de la CTAP), ce qui apparaît comme l'expression d'une spécificité bretonne du travail en commun des différentes collectivités territoriales.

En termes de fonctionnement et de gouvernance, le CESER considère que les principes énoncés (une gouvernance globale combinée à des comités locaux) sont de nature à permettre à la fois cette mobilité « sans couture » attendue, tout en laissant aux différents bassins de mobilités la flexibilité nécessaire pour adapter les décisions aux réalités de chaque territoire (services, modes, intermodalité, etc.). Le CESER partage dans ce cadre également le besoin d'une gestion fine des interfaces entre les bassins.

Le CESER prend également acte du budget prévisionnel estimé à 2 M€, dont la moitié à charge de la Région et le reste réparti en fonction d'une différenciation institutionnelle et territoriale, répartition qui à ce stade paraît assez bien refléter le fonctionnement partenarial du syndicat et être suffisamment contenue au regard de finances partout contraintes.

La création effective du syndicat est espérée au premier semestre 2025, avec un travail sur les feuilles de route régionales et par bassins débutant cette même année. Pour ce faire, une fois les statuts du syndicat validés par les différents EPCI, l'adhésion proprement dite sera proposée en session de décembre à l'assemblée régionale.

Concernant la lettre des statuts et du règlement intérieur proprement dit, le CESER ne peut pas, dans le temps imparti à la rédaction de son avis, apporter une lecture savante des clauses prévues. Pour autant, il estime que ces documents reflètent bien les principes exposés précédemment, notamment le fait que la Région a un poids important en termes de droit de vote, mais sans être majoritaire, ce qui correspond à une ambition de partenariat et non hégémonique, ce qu'il salue.

2.3. Sur la constitution d'un SERM d'envergure régionale comme vision à moyen terme, ambition phare de la mobilité du quotidien

Le Conseil régional partage ici la lettre d'intention à destination du ministre des Transports qui a permis, en juillet dernier, la labellisation du projet d'un Service express régional métropolitain (SERM) d'envergure régionale dans le cadre de la loi éponyme.

Le CESER se félicite de cette labellisation et apprécie voir le Conseil régional confirmer la prééminence dans sa stratégie de la logique à la fois régionale et métropolitaine, par rapport à une vision politique centrée sur les seules métropoles de la région. Il partage également l'analyse faite par le Conseil régional qui appuie son positionnement sur, à la fois, la spécificité de l'organisation géographique de la Bretagne (avec notamment le réseau dense de villes petites et moyennes), et, par ailleurs, sur les dynamiques et politiques déjà à l'œuvre et mises en avant dans d'autres

parties du dossier du Conseil régional. Le CESER voit, dans ce procédé, le moyen qu'utilise le Conseil régional pour appuyer et asseoir sa démarche originale en vue de la mise en place du SERM « breton ». La mise en avant de cette cohérence d'ensemble et de la pertinence du projet au regard des spécificités de la région conduit à la nécessaire différenciation d'une politique globale telle que celle des SERM et sa déclinaison adaptée aux réalités des territoires. Le CESER ne peut qu'approuver la perspective tracée ici d'une appropriation et déclinaison éminemment territoriale de la loi SERM, en réponse aux besoins de mobilités de tous les territoires, et appelle de ses vœux que l'Etat reste à l'écoute et ouvert à cette conception bretonne originale.

Le CESER considère également que Bretagne Mobilités devra être effectivement le principal outil de définition, à la fois de la politique, mais aussi des services et des moyens alloués aux ambitions du SERM breton, déclinés bassin de mobilité par bassin de mobilité. A cet égard, il apprécie que le Conseil régional vise un vrai travail partenarial qui respecte les enjeux et les intérêts de ces différents bassins, sans vouloir imposer une vision régionale globalisante, à l'instar de ce qu'il défend vis-à-vis de l'Etat en termes de droit à la différenciation.

Il retrouve dans l'exposé des arguments ce qui, à ce jour, constitue des acquis : la dynamique TER à l'œuvre (+46% de voyageurs et voyageuses en 4 ans, la meilleure qualité de service réelle et perçue), le plan TER 2040 avec un doublement de l'offre à cet horizon, le développement de l'offre permis depuis quelques mois par l'innovation 2TMV (2 trains sur la même voie en gare de Rennes) sur la moitié Est de la région, et d'autre part les accords noués entre la Région et les EPCI des territoires de la Bretagne Sud et la Bretagne Nord pour la mise en place de BreizhGo Express Sud et Nord pour les prochaines années. Il y retrouve aussi la politique et les réalisations en faveur de l'intermodalité autour et au sein des gares ferroviaires, les investissements inscrits au Contrat de plan État-Région (CPER), les politiques et les stratégies en termes de transport en commun routiers, de covoiturage et de l'usage des modes doux. Le CESER note avec satisfaction que la dimension billettique et système d'information fait partie intégrante de cette ambition en s'appuyant sur le KorriGo actuel et en le faisant évoluer vers plus d'intégration des informations et des titres au bénéfice des utilisateurs et utilisatrices.

Le CESER prend également acte de l'annonce des « briques nouvelles » qui concernent notamment les transports routiers par la définition et le développement de service de cars express avec, le cas échéant, des aménagements routiers complémentaires pour permettre un service plus rapide, le développement accru du covoiturage en complément des autres modes « en commun », et le développement d'une intermodalité routière. Le CESER, à cet égard, considère qu'il faut effectivement viser une complémentarité des modes pour renforcer l'attractivité globale du système de mobilité collective. A ce titre, la brique nouvelle qui consiste à viser une meilleure intégration des politiques en faveur de l'usage du vélo participe pleinement, aux yeux du CESER, et comme il l'avait déjà appelé de ses vœux lors de son avis sur Bretagne Mobilités (2023), à cette politique globale des mobilités et en faveur de la transition écologique en Bretagne.

En revanche, le CESER regrette le manque de lisibilité et de compréhensibilité du « schéma global SERM Bretagne » annexé à la lettre d'intention. Le CESER considère même que ce schéma pourrait, auprès d'un public non initié, desservir le propos - par ailleurs convaincant - par une iconographie qui à ce stade, paraît un peu confuse et qui a recours à une série d'acronymes abscons.

2.4. Sur les nouvelles sources de financement

Comme mentionné plus haut, le Conseil régional propose d'ouvrir le débat sur le financement des mobilités. A l'instar du Conseil régional, le CESER partage le constat selon lequel la Région en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est la seule collectivité qui ne possède pas de source de financement dédiée, et plus globalement que le système de financement des mobilités atteint un point de rupture entre des besoins et une attente des populations toujours croissants et une incapacité à lever de nouvelles sources de financement.

Le CESER salue également le travail de concertation qui va s'initier dans le cadre de la CTAP *Collectivités de Bretagne*, essentiel pour garantir une adhésion collective et une mise en œuvre efficace. Toutefois, il regrette l'absence de propositions plus détaillées au sein de ce dossier quant à ces sources nouvelles de financement, qui lui permettraient d'avoir une vision plus complète de l'ambition du Conseil régional, notamment dans le cadre de la

mise en œuvre du SERM. Par conséquent, le CESER restera très attentif au cours des prochains mois à la formalisation de ces propositions.

2.5. En synthèse

Le CESER, à la lecture de ce dossier soumis par le Conseil régional, en a particulièrement apprécié la dimension systémique. Le Conseil régional part d'une conviction, que le CESER partage : la mobilité est un domaine essentiel de l'action régionale qui est aujourd'hui à un tournant historique, au regard à la fois des besoins et des attentes des habitants, de la transition écologique qui ne peut plus attendre, dans un contexte d'impasse financière à court terme. De ce point de départ, le Conseil régional déroule et expose une stratégie et des propositions d'actions cohérentes en termes d'abord de gouvernance à travers le projet de création du syndicat mixte SRU Bretagne Mobilités, puis sa stratégie et son ambition en termes de service de mobilité à travers sa lettre d'intention en faveur d'un SERM breton, qui a conduit à sa labellisation par le ministre des Transports en juillet dernier. Cependant ce dossier aurait gagné à détailler aussi ses propositions en termes de nécessaires sources nouvelles de financement.

Le CESER note également avec satisfaction que le programme arrêté avec l'Etat en termes d'investissements pour les 4 à 5 années prochaines, à travers l'avenant mobilités au CPER 21-27 signé en juin dernier et sur lequel il a rendu [avis](#), apparaît en cohérence avec la vision et les ambitions ici présentées.

Autant de sujets majeurs que le CESER suivra particulièrement dans leur concrétisation par :

- la mise en place effective de Bretagne Mobilités en 2025 et le début de ses travaux ;
- la poursuite de la mise en place effective du SERM breton ;
- l'effectivité de nouvelles sources de financements et modalités de collecte et d'affectation ;
- la mise en œuvre du programme d'investissement inscrit au CPER 21-27 en matière de mobilités.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Relever le défi des mobilités »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

La CGT depuis toujours porte une conception de la politique des transports en réponse aux besoins de la population et au service de l'intérêt général. Il ne saurait y avoir de développement, ou pour le moins de pérennisation de l'activité, sans aborder la question des transports et des infrastructures qui repose en grand les choix d'aménagement du territoire de ces dernières décennies. Notre région est de ce point de vue atypique, ceci compte tenu de l'engagement des acteurs politiques pour désenclaver la Bretagne et la doter d'infrastructures que beaucoup nous envient... En dépit de cela, à quoi assistons-nous ? Une économie bretonne désormais quasi exclusivement tournée vers les services et une réelle fracture territoriale entre le littoral et le centre Bretagne. Les indicateurs officiels qui renseignent sur la création de richesse ou pour le moins sur sa répartition par habitant, le met en exergue années après années ...

Depuis des décennies, la CGT porte l'enjeu de reconquête des territoires pour leur développement économique et industriel. Cela nécessite une approche où se mêlent la complémentarité des transports, de travailler la question des infrastructures et de la logistique, avec pour visée des relocalisations d'activités industrielles, ce dont la Bretagne aurait bien besoin pour répondre notamment aux enjeux de transitions auxquels les mobilités n'échappent pas. Est-il utile de rappeler quelles était l'importance de l'industrie, que ce soit dans l'automobile, les télécommunications et la défense, dans un passé pas si lointain ? Pour ce faire, la maîtrise publique est incontournable car comme réaffirmé de manière liminaire, les transports sont un élément déterminant dans l'aménagement des territoires, la lutte contre la désertification et la fracture sociale dans les territoires ruraux ainsi que dans la lutte contre la désindustrialisation.

Relever le défi des mobilités nécessite donc une approche transverse. Cette démarche doit s'appuyer sur le sens commun et l'intérêt général comme fil conducteur des décisions politiques, qui engageront l'avenir de tous les territoires et in fine des populations qui y vivent.

La CGT ne peut que saluer la création d'une entité de gouvernance régionale des mobilités. Celle-ci, de par la mutualisation des compétences et des moyens, est une des solutions pour pallier les effets délétères de lois, qui assèchent année après année les moyens des collectivités et dispersent la compétence transport. Rappelons aussi que ces évolutions ont renforcé le fait métropolitain, au détriment de pans entiers de territoires. Cette vision technocratique est largement responsable des crises sociales qui se sont succédées depuis une décennie et qui ont mis en exergue l'exaspération qui s'exprime partout en Bretagne.

Pour la CGT, la question du financement des transports et des mobilités reste le grand absent du débat, notamment du côté de l'Etat. Nous prenons acte des propositions exprimées par la région pour faire évoluer les choses. Pour la CGT, il y a réellement urgence à mettre en place une fiscalité juste, permettant de contribuer en fonction de ses moyens et de recevoir en fonction de ses besoins... En tout état de cause, le statut quo n'est de toute façon pas envisageable sur cette question de la fiscalité, qui repose en grand l'évolution de la répartition des richesses, singulièrement dans la dernière période...

Les réflexions ne doivent pas se limiter à la seule question des mobilités, qui par essence, n'aborde que la question des usages, et élude la question des infrastructures tant ferroviaire que routière pourtant nécessaires au report modal. Or sur cet aspect, le contenu du dernier CPER, signé après bien des atermoiements, ne répond pas aux enjeux de court terme pour accélérer la transition vers des mobilité décarbonées.

Pour autant, la création d'une structure de gouvernance des mobilités associant Région et EPCI doit permettre de sortir de la logique de silo. La création de bassin de mobilités doit favoriser cette approche transverse avec pour objectif de maximiser le report modal partout où cela est possible. Pour la CGT, la question du rôle des gares et haltes est à reconsidérer car de notre point de vue trop souvent sous-estimé par les acteurs locaux. Cela reste un des vecteurs importants pour réorienter les mobilités vers des solutions de transports collectifs ; la question des rabattements, tout comme la place du vélo et autres solutions de transports à faible impact carbone, doivent être débattues et des solutions doivent émerger en s'appuyant notamment sur les demandes des usagers. En ce sens, le plan régional vélo doit être articulé avec cette évolution des usages.

La CGT rappelle que la transition à marche forcée vers la motorisation électrique des véhicules, décidée de manière autocratique, pose d'immenses défis et singulièrement sociaux. Pour la CGT, le risque de remise en cause du droit et de l'accès à la mobilité sont désormais posés. Nous réaffirmons ici que les choix de politiques économiques de ces dernières décennies n'ont cessé de fracturer nos territoires. Ne pas en avoir conscience alimentera très probablement de futures crises entre d'un côté une France qui peut se passer de l'automobile, et/ou des transports collectifs, et celle qui en dépend ! C'est « le défi des mobilités » que doivent relever toutes les collectivités et à ce titre on ne modifiera pas l'existant avec de simples bonnes intentions. La CGT reste force de propositions !



Intervention de Daniel TUNIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Le document intitulé - Relever le défi des mobilités – présente les orientations et démarches engagées par la Région.

La Région y exprime une forte ambition en matière de mobilités décarbonées et de transports collectifs et présente les statuts et règlements intérieurs de son projet Bretagne intérieur avec l'ambition de notamment doubler l'offre TER d'ici 2040, de développer, je cite, « des mobilités solidaires et décarbonées » avec la volonté de proposer, je cite encore, « un choc d'offre à tous les habitants du territoire ».

Enfin la Région, dans la troisième partie du document, porte, je cite, « le nécessaire débat sur le système de financement des services publics des mobilités ». Le document nous apprend que le président du Conseil régional veut poursuivre dans la voie présentée dans les documents de la session de juin, finalement retirés compte tenu du contexte national, de modification de la loi afin de permettre l'augmentation du versement mobilité payé par les entreprises aux collectivités locales et de créer un versement mobilité additionnel, toujours payé par les entreprises, qui viendrait alimenter les ressources de la Région. Ainsi, la Région confirme son souhait, d'une part, de voir augmenter le versement mobilité payé actuellement par les entreprises aux collectivités locales, et d'autre part, de voir créer un versement mobilité additionnel au bénéfice de la Région.

Une telle perspective appelle de notre part les commentaires suivants :

1. Nos entreprises financent déjà, via le versement mobilité, 50 à 70 % des budgets de transport en commun des collectivités intercommunales quand les trajets domicile – travail – domicile ne représentent que 4 % des trajets totaux !
2. Le versement mobilité est exactement le type de prélèvement défavorable à l'emploi et à la compétitivité en ayant la double caractéristique d'être un impôt de production et d'être calculé comme une cotisation sociale Employeur puisque assise sur le salaire brut des salariés,
3. La France se caractérise par une plus forte socialisation de ses transports en commun que dans les autres pays développés où les usagers apportent une contribution supérieure au coût de leur transport qu'en France et en Bretagne.

Nous comprenons, à la lecture du document du Conseil régional, que celui-ci veut fortement socialiser les transports en commun tout en faisant payer encore plus les entreprises. Cette approche participe d'une vision très collectiviste, très socialisée de la société. La France est déjà le pays dont les dépenses collectives sont les plus élevées, avec des prélèvements associés records. La Région veut aller encore plus loin dans cette voie, en créant, pour reprendre ses termes, « un choc d'offre » qui serait financé par les entreprises, au bénéfice cumulé des collectivités intercommunales et de la Région.

Augmenter cet impôt de production, de surcroît assis sur la masse salariale, affecterait l'emploi et la compétitivité de nos entreprises et participerait de ce fait au processus de désindustrialisation.

La Cour des comptes, alors présidée par Didier Migaud, dénonçait les collectivités locales qui ajustaient leurs recettes à leurs dépenses. La Région s'engage dans cette même voie. Nous le regrettons. Nous préférerions que la

Région arbitre entre ses dépenses, fasse des choix, mais ne demande pas la possibilité de créer des impôts nouveaux sur les entreprises.

La France, la Bretagne, ne pourront relever le défi de la croissance, de la création d'emploi, de la décarbonation, de l'inclusion, par des prélèvements supplémentaires sur les entreprises, mais plutôt par une baisse des prélèvements obligatoires qui pèsent sur elles, en moyenne de 80 milliards supérieurs à la moyenne des autres pays de la zone euro.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Jeanne-Noëlle LAMOUR

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des CCI.

Le Conseil régional est engagé pleinement dans des services publics de transport collectif de voyageurs, TER, dessertes interurbaines et des îles, transport scolaire ; il assume également sa compétence de chef de file des autorités territoriales organisatrices de transport. Des moyens importants ont été mis en œuvre depuis plusieurs années pour accroître l'offre de transport et améliorer la qualité de service, correspondant à une forte augmentation de leur usage.

Des enjeux supplémentaires impactent la question des mobilités à l'intérieur de la région : la nécessité de réduire l'émission de gaz à effet de serre des transports, deuxième source en Bretagne ; l'augmentation continue de la population ; le maintien du maillage territorial avec ses petites centralités de préférence à une concentration dans les métropoles et grandes agglomérations, génératrices d'externalités négatives ; l'augmentation durable du prix de l'énergie qui obère la capacité de déplacement notamment des revenus les plus bas et rend parfois difficile l'accès à l'emploi.

Pour autant, les motivations à la mobilité restent importantes et impliquent plutôt leur développement. Ainsi, dans le seul domaine économique, avec les échanges entre entreprises, l'accès aux lieux de travail et les flux touristiques.

Ces constats conduisent à renforcer les capacités de transport au sein de la région, en veillant à leur distribution sur l'ensemble du territoire.

L'initiative du Conseil régional de création d'un service express régional métropolitain, en coopération avec les collectivités territoriales, répond au mieux à ces enjeux et peut concourir au maintien du modèle breton d'équilibre territorial dans ses dimensions sociales et économiques. Nous y sommes très attachés.

Un tel projet, ainsi que l'expose le Conseil régional, requiert des moyens financiers conséquents. La recherche d'économies sur d'autres postes budgétaires est nécessaire mais restera en-deçà de l'ambition. La demande du Conseil régional d'accès à de nouvelles sources fiscales est une démarche usuelle.

Nous attirons l'attention cependant sur le poids que ferait peser sur les entreprises cette nouvelle fiscalité. La mesure devrait en être précise, afin d'éviter une baisse de compétitivité des entreprises bretonnes par rapport à leurs concurrentes françaises et étrangères, faute de quoi la baisse de création de richesse annihilerait le développement recherché.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Françoise FROMAGEAU

Union régionale des associations familiales (URAF) de Bretagne

Pouvoir se déplacer en fonction de ses besoins, accéder à une activité professionnelle, se rendre dans un centre de soins ou tout simplement maintenir des liens sociaux restent pour certaines familles bretonnes un défi du quotidien. Ces familles cumulent parfois des revenus précaires, un lieu d'habitation excentré (deuxième ou troisième couronne urbaine), des vecteurs de mobilité peu décarbonés.

Concilier des besoins individuels diversifiés et une politique régionale d'accessibilité et de mobilités d'intérêt territorial est un enjeu majeur d'équité et interroge nos pratiques du quotidien et requiert un regard partagé et collectif sur les horaires de nos activités (travail, école, services publics) et nécessite une concertation avec les habitants et les utilisateurs potentiels des moyens de transport, en particulier de la jeunesse.

Depuis quelques années, des solutions innovantes se sont créées, souvent des solutions de proximité (transports solidaires, plateforme de mobilité, voiture-partage, etc.) et il serait intéressant que ces outils puissent figurer sur une cartographie accessible, en complément des transports traditionnels.

La contribution citoyenne à ces débats territoriaux de proximité sur un sujet aussi structurant pour le quotidien des familles paraît essentielle ainsi qu'une évaluation régulière de l'offre de services.