

COMMISSION ÉCONOMIE ET MOBILITÉ

Alors que la mobilité n'a jamais été aussi présente dans le débat public, l'un des enjeux majeurs de la Commission vise à **promouvoir les conditions de développement et de pérennité des transports publics urbains et ferroviaires**. Observations, enquêtes, évaluations, recommandations et positions ont rythmé les travaux des membres de cette Commission en 2019.

En 2019, la refonte totale du site d'enquête sur les réseaux urbains (TCU) a perturbé la mission d'observation des réseaux menée par la Commission et l'a contrainte à différer la parution des *Chiffres clés du transport public*.

Deux nouveaux outils pour observer l'économie

Pour pallier le retard de cette publication, plébiscitée par les adhérents de l'UTP qui y participent activement en renseignant leurs propres données, deux outils ont été mis en place : un tableur mensuel des trois indicateurs phares du secteur (kilomètres, voyages, recettes), qui permet aux réseaux de suivre au plus près la tendance de l'activité au niveau national, et un flash ÉcoMob trimestriel portant sur des clés d'analyse macroéconomique de ce tableur. Apport précieux, ces nouveaux dispositifs d'observation permettent à l'UTP d'affiner ses arguments pour défendre le modèle économique des transports publics urbains. À l'appui des derniers résultats, l'UTP a notamment pu affirmer l'inadéquation de la gratuité totale aux enjeux de développement durable au travers d'une note élaborée par la commission Économie et Mobilité. Ce texte reprend chaque objectif mis en avant par les promoteurs de la gratuité totale et démontre qu'ils peuvent être atteints sans mettre en péril le financement du secteur et la qualité de

service offerte aux voyageurs. Cette note est venue étayer la position que l'UTP avait publiée en 2014 avec la FNAUT, représentante des voyageurs.

Une position sur les vertus du versement mobilité

Outre les recettes commerciales, un autre des trois piliers du financement des transports urbains a requis une attention particulière en 2019 : le versement mobilité. Diverses dispositions législatives récentes : relèvement du seuil de 9 à 11 salariés (loi de finances de 2016), dispositifs de lissage de seuils (loi PACTE de 2019), nouvelles compétences des autorités organisatrices de mobilité qu'il doit contribuer à financer (loi d'orientation des mobilités de 2019) et plafond fixé à la compensation de l'État (loi de finances 2020) ont en effet déstabilisé cette ressource. La Commission a donc estimé utile de rappeler les vertus du versement mobilité dans une position. Les bénéfices de cet impôt pour les voyageurs, les territoires, mais aussi pour les employeurs ont été mis en avant dans ce texte. Objectif : sensibiliser les décideurs politiques et les représentants des entreprises à l'impact positif du versement mobilité en termes d'emploi local, d'attractivité des territoires où il est prélevé et d'amélioration de la qualité de vie, notamment de celle des salariés.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Anne Bellamy

CARPOSTAL FRANCE

Valérie Bayle-Didier

GROUPEMENT LACROIX & SAVAC

Stéphane Bonnaud

KEOLIS

Frédéric Baverez,

Anne Lieure

MOVENTIS PAYS DE MONTBÉLIARD

Grégory Carmona

RATP

Jean-Marc Beteille,

Céline Hallier,

Valère Pelletier

RATP DEV

Sophie Castagné,

Christophe Vacheron

RTM MARSEILLE (AGIR)

Nicolas Covarel,

Pierre Durand

SEMITAN NANTES (TRANSDEV)

Olivier Le Grontec

SNCF MOBILITÉS

Anne Bosche-Lenoir,

Valérie Mettavant

SNCF RÉSEAU

Didier Robles,

Arnaud Sohier,

François Tainturier

SNCF TRANSILIE

Ghislain Gouillet de Rugy

TRANSDEV

Thierry Ervedoza,

Édouard Hénaut

(président de la

Commission),

Bénédicte Neumager

TRANSPORTS PUBLICS DU CHOLETAIS (AGIR)

Marc Delayer

UTP

Claude Faucher,

Stéphanie Lopes

d'Azevedo,

Nelson de Pessemier,

Hubert Richard,

Hugo Salmon

VECTALIA FRANCE

Élie Franc,

Éric Martinez



ÉDOUARD HÉNAUT

Président de la commission Économie et Mobilité

Directeur général France, Transdev

Quels sont les impacts de la loi d'orientation des mobilités sur les travaux et les objectifs de votre Commission ?

Le suivi du processus législatif relatif à la loi a naturellement beaucoup occupé notre Commission en 2019. Si le texte ne prévoit pas de bouleversements majeurs du modèle économique, il apporte de nouvelles dispositions qui auront un impact sur les réseaux. Les compétences élargies des autorités organisatrices de mobilité au transport solidaire, par exemple, pourraient conduire à reconsidérer les moyens alloués aux services réguliers puisqu'aucune recette nouvelle n'est prévue pour assumer cette compétence.

La loi comporte des dispositions sur la gouvernance : vont-elles redessiner la mobilité dans les territoires ?

La loi d'orientation des mobilités institue à la fois les contrats opérationnels de mobilité entre les différents échelons d'autorités organisatrices et le comité des partenaires à l'échelon local. Elle donne ainsi des outils pour encourager le dialogue entre les parties prenantes de la mobilité partagée. Ces outils dépassent les limites administratives et s'inscrivent à l'échelle du bassin de vie, niveau adapté à la mobilité du quotidien. Ils contribueront à accroître la pertinence de l'offre de transport public et, donc, son attractivité. Le rebond de la fréquentation observé depuis deux ans pourrait ainsi s'inscrire durablement.

« L'échelle du bassin de vie, niveau adapté à la mobilité du quotidien »