



lundi 16 octobre 2017

Assises Nationales de la mobilité

Groupe de travail « Pour une mobilité plus solidaire »

Contribution commune FNAUT / FNTV / GART / UTP

La Fédération Nationale des Usagers du Transport (FNAUT), la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs (FNTV), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) s'associent pour apporter leur contribution aux Assises Nationales de la Mobilité et faire des propositions partagées en faveur d'une mobilité plus solidaire.

Ces propositions s'articulent autour de 3 thèmes :

1. La gouvernance
2. La tarification, les aides à la mobilité
3. La pédagogie, la communication et l'éducation

Une proposition revêt cependant un caractère prioritaire : Reconnaître le transport du quotidien comme un service de première nécessité et, à ce titre, ramener sa TVA au taux de 5,5%. En effet, les transports publics offrent à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi ainsi qu'aux services publics, de santé et de loisirs à un tarif qui tient compte des situations de fragilité de l'ensemble des publics. Ils jouent donc un rôle social qui se doit d'être considéré par la puissance publique et pérennisé grâce notamment à une TVA à taux très réduit, comme c'est le cas dans la plupart des pays d'Europe.

Certaines de ces propositions sont soit issues des États généraux de la mobilité durable¹ (organisés conjointement par la FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP) soit des deux Tours de France GART-UTP organisés en 2013 et 2015².

¹ FNAUT, FNTV, GART, RÉGIONS DE FRANCE, TDIE, UTP, 70 propositions pour la mobilité de tous les Français, mars 2017.

² GART-UTP, Report modal et équilibre économique : deux enjeux pour l'avenir du transport public urbain. Les recommandations communes du GART et de l'UTP, novembre 2013.

GART-UTP, Optimiser les ressources du transport public : les recommandations issues du Tour de France GART-UTP 2015, octobre 2015.

- **Proposition 1** : Permettre aux Régions d'expérimenter l'extension de leurs compétences aux nouvelles mobilités et aux modes actifs et en faire des « autorités organisatrices régionales de mobilité ».

Exposé des motifs : La loi NOTRe a accordé à l'échelon des agglomérations des compétences en matière de nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, vélo en libre-service, etc.) et en a fait des autorités organisatrices de la mobilité. Les régions, l'autre échelon administratif en matière de transports, ne disposent pas, à ce jour, du bouquet de compétences propre à leur permettre de mener à bien un politique globale de mobilité. Or de nombreux enjeux de mobilité inclusive se jouent en dehors des ressorts territoriaux des AOM.

- **Proposition 2** : Favoriser la mise en place par les régions de plateformes de services, de parkings de rabattement et de voies réservées aux véhicules de transport public.

Exposé des motifs : L'organisation de la mobilité hors des ressorts territoriaux des AOM passe par une articulation optimale des modes de transport. Dans la mesure où les transports publics garantissent l'accès des populations les plus vulnérables à la mobilité de moyenne distance, il convient de renforcer leur attractivité en leur procurant des lieux d'information au public sur l'offre de services, la priorité sur les axes pénétrants des agglomérations et des lieux de pose et dépose des usagers en intermodalité avec des systèmes de covoiturage.

- **Proposition 3** : Faciliter la concrétisation des dispositions relatives aux « comités des partenaires du transport public » prévus par la Loi Solidarité et Renouvellement urbain de 2000.

Exposé des motifs : Les échanges entre les parties prenantes de la mobilité sont le garant de leur adhésion au système de transport public. Ainsi les employeurs, les maisons de l'emploi, les usagers du transport seraient invités à des instances de concertation locales qui se réuniront régulièrement pour échanger sur l'offre de service et tendre à l'adapter au plus près des besoins.

- **Proposition 4** : Veiller à la régulation des offres de transports publics et privés, autant en zones denses que dans les zones périurbaines et rurales.

Exposé des motifs : Les transports publics sont engagés dans l'accès à la mobilité pour tous les publics, quelles que soient leurs capacités contributives. La période de mutation actuelle, qui à la fois contraint les budgets des collectivités locales et voit apparaître de nouveaux acteurs sur le champ de la mobilité, suscite un besoin de régulation afin que le secteur conventionné ne soit pas relégué à la mobilité des captifs tandis que le secteur privé, privilégiant les activités rentables, serait destiné aux publics favorisés, créant ainsi une mobilité exclusive.

- **Proposition 5** : Poursuivre le lobbying en faveur du renforcement du lien entre urbanisme et transport.

Exposé des motifs : L'harmonisation entre développement urbain et organisation des déplacements se heurte parfois à une certaine incohérence dans les pratiques des différents acteurs ou échelons territoriaux. Une politique volontariste est attendue de l'Etat pour encourager les projets globaux d'agglomération en prônant une planification cohérente de l'urbanisation en fonction des axes de transport existants.

La tarification, les aides à la mobilité

- **Proposition 1** : Faciliter la mise en place de la tarification solidaire dans le transport public en promouvant l'échange d'informations avec les organismes sociaux (CNAF, CPAM, ...).

Exposé des motifs : Si plus de 60% des voyages réalisés dans les réseaux de transport publics sont réalisés avec des titres à tarification spécifique (tarifs réduits ou gratuits), la tarification au statut de la personne (âge, situation professionnelle) n'est plus la plus pertinente pour appréhender les situations de vulnérabilité. De nombreux réseaux se sont lancés dans la tarification solidaire qui fait bénéficier de tarifs réduits à l'ensemble du foyer en fonction de sa capacité contributive (revenu des foyers). Afin de construire leur tarification, les réseaux ont besoin d'une connaissance fine des publics les plus fragiles de leurs territoires.

- **Proposition 2** : Engager des réflexions, au niveau national, pour identifier des axes de cohérence entre profils d'utilisateurs et de convergence de certains critères d'attribution des tarifs spécifiques.

Exposé des motifs : L'usage des transports publics est facilité par la lisibilité des tarifications proposées. Des critères objectifs d'identification des points de vulnérabilité fournis nationalement permettraient aux réseaux de transport de bénéficier d'une grille de lecture pour construire leur tarification de façon la plus pertinente possible.

- **Proposition 3** : Repenser le barème de l'indemnité kilométrique pour les trajets domicile travail quand il existe une autre solution de mobilité alternative.

Exposé des motifs : Le constat est unanimement partagé que l'usage de la voiture particulière reste prédominant, même quand des solutions de mobilité alternatives sont disponibles. Afin de lutter contre les phénomènes de l'autosolisme, notamment pour les trajets domicile travail, et d'étalement urbain, il pourrait être intéressant que le gouvernement repense le dispositif du barème kilométrique en particulier lorsque des solutions alternatives de mobilité existent sur les territoires.

- **Proposition 1** : Renforcer l'éducation à la mobilité dès l'école et tout au long de la vie.

Exposé des motifs : Le choix modal des voyageurs se construit depuis l'enfance. Les formations à la sécurité routière dispensées dans les écoles constituent un point de départ bénéfique à l'usage de la marche et du vélo. Cependant, en éduquant les plus jeunes à la lecture d'un plan, l'utilisation des applications, et à l'usage des transports publics, leur champ de mobilité s'étend tant en modes de transport qu'en longueur de déplacement.

- **Proposition 2**: Sensibiliser le grand public à l'impact de son choix de mobilité sur sa santé et son budget et accentuer les actions en faveur du transport public au regard de sa contribution aux enjeux de la société (accidentologie, congestion, développement durable, inclusion sociale).

Exposé des motifs : Les résultats des études concernant les dangers de l'exposition à la pollution à l'intérieur des voitures, de la sédentarité, et le coût global de la possession d'un véhicule personnel ne sont pas suffisamment diffusés auprès du grand public. A l'instar des campagnes « 5 fruits et légumes par jour », largement intégrées, des slogans tels que « En utilisant les transports publics, je réalise jusqu'à 50% de l'activité physique journalière recommandée par l'OMS³ », ainsi que des calculateurs de coûts réels des déplacements aideraient à la prise de conscience des bénéfices financiers, environnementaux et en termes de santé du transport public.

- **Proposition 3** : Mettre en place des conseillers en services publics.

Exposé des motifs : Les publics en situation de vulnérabilité méconnaissent souvent leurs droits à des aides, des tarifications spécifiques, des conseils pour leurs démarches administratives ou autres. De même, ils ne sont parfois pas informés des services et tarifications associées dont ils pourraient disposer pour leur mobilité. Des conseillers, installés au plus près des zones identifiées et faciles d'accès présentant une forte densité de publics fragiles ou défavorisés, joueraient un rôle inclusif dans tous les aspects de la vie quotidienne.

- **Proposition 4** : Favoriser des politiques d'usage plutôt que de propriété des moyens de transport.

Exposé des motifs : Le coût de possession d'un véhicule est une part importante du budget des ménages, et va croissant à mesure que le véhicule vieillit et est disproportionné au regard de l'usage qui ne dépasse souvent pas 10% du temps.

³ Etude RECORD pour l'INSERM, 2013

- **Proposition 5 :** Lancer des appels à projets en matière de mobilité inclusive et innovante.

Exposé des motifs : L'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi » lancé en 2009 par la Délégation interministérielle à la ville avait mis en exergue la richesse des initiatives locales qui peuvent être inspirantes et dupliquées dans d'autres territoires. Le lancement d'appels à projets sur la mobilité inclusive et innovante, impulsé par le gouvernement, rendrait visibles des projets locaux en la matière.