



Lundi 6 novembre 2017

**Assises Nationales de la mobilité**  
**Groupe de travail**  
**« Pour une mobilité plus intermodale »**  
**Contribution commune**  
**FNAUT / FNTV / GART / REGIONS DE FRANCE / TDIE / 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), Régions de France, TDIE 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 intermodale.

Ces propositions s'articulent autour de 4 thèmes :

1. La gouvernance
2. Les mesures et aides incitatives
3. La réglementation, les normes
4. Le dialogue entre parties prenantes.

Certaines de ces propositions sont soit issues des États généraux de la mobilité durable<sup>1</sup> (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 2015<sup>2</sup>.

---

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

## La gouvernance

- **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 MAPTAM du 27 janvier 2014 a accordé, à l'échelon des agglomérations, des compétences en matière de nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, vélo en libre-service ou en location) et la loi NOTRe du 7 août 2015 les a dénommées autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Cette même loi NOTRe a fait des régions, l'autre échelon administratif en matière de transports, et les a chargées de l'organisation des services de transport non urbain et à la demande. A ce jour, elles ne disposent pas du bouquet de compétences propre à leur permettre de mener à bien une politique globale de mobilité. Or, de nombreux enjeux de mobilité, tous modes de déplacements confondus, se jouent en dehors des ressorts territoriaux des AOM.*

- **Proposition 2** : 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. Cette régulation ne pourra s'exonérer d'une réflexion sur les avantages, notamment fiscaux, aujourd'hui conférés aux pratiques autosolistes.*

- **Proposition 3** : Encourager l'usage intégré des solutions de mobilité en engageant une réflexion sur la mise en œuvre à l'échelle régionale, voire nationale, de plateformes billettiques.

*Exposé des motifs : Les usagers des transports s'affranchissent des limites institutionnelles pour voyager. Ils cherchent avant tout un itinéraire fluide de bout en bout, combinant le cas échéant différents services de transport et intégrant la possibilité d'acheter facilement les titres de transports. La technologie permet aujourd'hui aux supports billettiques d'intégrer des titres de transport relevant d'autorités organisatrices diverses, voire d'autres services liés à la vie locale (université, cantine, bibliothèque).*

---

<sup>2</sup> 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.

*En cohérence avec le chef de file donné aux régions par la loi NOTRe en matière d'intermodalité, l'échelle régionale apparaît comme l'échelon pertinent pour associer, mettre en cohérence et fiabiliser les différents éléments (systèmes, données...) nécessaires à la construction de plateformes billettiques et d'informations voyageurs.*

### **Les mesures et aides incitatives**

- **Proposition 1** : Pérenniser l'aide nationale à l'achat de vélos à assistance électrique.

*Exposé des motifs : La pérennisation de l'aide nationale au-delà de l'échéance prévue à l'article D. 251-2 du code de l'énergie, soit le 31 janvier 2018, s'inscrit dans la politique nationale de transition écologique et permettra d'élargir considérablement la portée des déplacements intermodaux vélo-transports collectifs.*

*La majorité des trajets quotidiens sont inférieurs à 5 kilomètres. La pratique du vélo répond parfaitement à cet usage, d'autant plus s'il est équipé d'une assistance électrique pour les reliefs ou les distances plus longues. Il présente en outre l'avantage de lutter contre la sédentarité.*

*La cohérence des approches de l'Etat est attendue, notamment à travers des aides publiques qui privilégient actuellement le véhicule automobile individuel au détriment de la mobilité soutenable (exemple : système de bonus-malus « écologiques » applicable aux véhicules automobiles visant à récompenser, via un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO<sup>2</sup>, et à pénaliser, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants).*

- **Proposition 2** : Favoriser des politiques d'usage plutôt que de propriété de la voiture particulière.

*Exposé des motifs : Le coût de possession d'un véhicule est une part importante du budget des ménages. Il va croissant à mesure que le véhicule vieillit et est disproportionné au regard de l'usage qui ne dépasse souvent pas 10% du temps. De plus, l'utilisation de véhicules partagés (autopartage ou covoiturage) est bénéfique en termes environnementaux et sanitaires, puisqu'elle diminue la congestion (le covoiturage augmente le nombre de personnes/voiture, un véhicule d'autopartage permet de remplacer six voitures individuelles) et permet de réaffecter de l'espace public en faveur notamment des modes actifs (marche, vélo, engins de déplacement personnels) et des transports en commun.*

- **Proposition 3** : 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 déplacement. Dans la mesure où les transports publics garantissent l'accès à tous 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, de leur réserver des voies, le cas échéant, sur les bandes d'arrêt d'urgence ou sur les axes pénétrants des agglomérations pour gagner en vitesse commerciale, et des lieux de pose et dépose des usagers en intermodalité avec des systèmes de covoiturage ou d'autopartage.*

### **La réglementation, les normes**

- **Proposition 1 :** Associer systématiquement toutes les parties prenantes à l'élaboration des nouveaux textes législatifs, et réglementaires comme à la réalisation des études d'impacts.

*Exposé des motifs : Les échanges entre les parties prenantes de la mobilité et le corps législatif et réglementaire sont le garant de leur adhésion au système de transport public et d'une appréhension globale de la chaîne de mobilité. L'analyse des besoins et l'approche orientée vers le consommateur final sont indispensables, tout comme la prise en compte des devoirs et obligations des différentes parties prenantes. Les objectifs des politiques publiques en faveur d'une mobilité durable et solidaire devront également être intégrés pour tous pour aboutir à des règles cohérentes et partagées.*

*Il est donc nécessaire de réaliser des études d'impacts poussées en y intégrant les approches coûts & avantages pour tous les acteurs, publics comme privés.*

- **Proposition 2 :** Elaborer des normes interopérables et cohérentes pour faciliter le dialogue entre les systèmes des différents réseaux.

*Exposé des motifs : La décentralisation des transports a favorisé une prise en charge de mobilité à des échelles locales plus pertinentes pour répondre aux besoins des habitants. De nombreux systèmes d'information ou de billettique ont été développés au niveau des agglomérations ou des régions, sans recherche de cohérence nationale. Des efforts doivent être portés sur des normes ou outils qui favorisent les interfaces et les échanges entre ces systèmes différents, et ce sans réduire à néant les investissements réalisés. Des dispositifs agiles de type « répartition » doivent être encouragés et accompagnés par les pouvoirs publics.*

### **Le dialogue avec les parties prenantes**

- **Proposition 1 :** Tendre vers la définition d'un modèle économique par un dialogue avec les opérateurs de téléphonie mobile et les banques afin de favoriser l'émergence d'un écosystème viable.

*Exposé des motifs : Le transport public, local, régional ou national, est par essence déficitaire. Collectivités locales et opérateurs de transport attendent un soutien de l'Etat pour faciliter les dialogues commerciaux avec les opérateurs de téléphonie et les banques, dans une optique*

*« gagnant-gagnant », et ce pour accentuer le développement de nouveaux systèmes de paiement et favoriser la billettique intermodale. Ceci peut passer par des règles et contraintes simplifiées pour favoriser la viabilité économique des parties.*

- **Proposition 2 :** Poursuivre le travail avec la CNIL pour permettre une utilisation optimale des données publiques.

*Exposé des motifs : La multiplicité des lois touchant au domaine des données publiques (Macron, Valter, Lemaire...) a conduit la CNIL à développer ses analyses. Par son laboratoire d'innovation numérique, elle souhaite accompagner les mutations de la société et les évolutions législatives nationales ou européennes dans le respect des libertés individuelles. Des démarches de concertation / consultation des parties prenantes pourraient accompagner ces travaux au service de l'intérêt collectif et des obligations du service public de la mobilité, pour l'ensemble des acteurs, qu'ils soient publics ou privés.*