



vendredi 10 novembre 2017

## **Assises Nationales de la mobilité**

### **Groupe de travail**

### **« Pour une mobilité plus propre »**

#### **Contribution commune**

**FNAUT / FNTV / GART / Régions 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 propre.

Ces propositions s'articulent autour de 3 thèmes :

1. La gouvernance, la législation et la réglementation
2. Les mesures et aides incitatives
3. La pédagogie, la communication et l'éducation

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.

<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.

- **Proposition 1** : Enrayer l'inflation réglementaire et normative qui entraîne des surcoûts au plan technique, fiscal ou social.

*Exposé des motifs : Nous recommandons une vision de la mobilité à long terme afin que les collectivités locales et les opérateurs puissent supporter les investissements des modes de transport public, qui sont longs, lourds et coûteux, et permettre aux industriels (constructeurs, équipementiers, fournisseurs d'énergie...) d'avoir un retour sur l'investissement dans leur R&D.*

*A titre d'exemple, la loi « TECV » et le décret définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions favorisent au niveau local la mise en place d'une mobilité plus propre. Toutefois, les délais et les dispositions de mise en place ainsi que la prédominance donnée aux véhicules sans aucune émission (véhicules électriques) viennent impacter et bouleverser les efforts faits jusqu'à ce jour par les constructeurs, les AOM et AOT ainsi que les opérateurs sur le renouvellement des flottes par des véhicules thermiques de type Euro 6, GNV, etc. Ces derniers, présents sur un marché européen, voire mondial, ont défini des stratégies de développement liées aux normalisations européennes et à la directive sur les véhicules propres d'avril 2009.*

*De plus, les coûts générés par ces technologies en cours de maturité ainsi que les coûts d'exploitation associés, présentent encore de nombreuses inconnues qui peuvent engendrer des charges non négligeables pour les réseaux (ex : application de la norme NF C 18-550 pour la prévention du risque électrique pour les mécaniciens d'autobus thermiques précédemment exemptés, mise aux normes des dépôts et installations classées...).*

- **Proposition 2** : 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 transport, « from well to wheel » (du « puits à la roue ») mais également du « berceau à la tombe » (« cradle to grave ») pour l'analyse du cycle de vie du produit.*

*Il est donc nécessaire de réaliser des études d'impacts poussées en y intégrant les approches coûts & avantages.*

- **Proposition 3** : Engager une réflexion sur la régulation des offres de transports publics et privés, notamment par la remise à plat des dispositifs d'incitations fiscales à l'autosolisme.

*Exposé des motifs : Les transports publics sont engagés dans l'accès à la mobilité pour tous les publics, quels que soient leurs capacités contributives. La période de mutation actuelle, qui contraint à la fois 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.*

*Ainsi, la cohérence des approches de l'Etat est attendue, notamment à travers des aides publiques qui privilégient actuellement la mobilité individuelle au détriment de la mobilité collective (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). Qu'en est-il pour les modes partagés ? L'Etat allemand, par exemple, prend en charge le surcoût d'investissement entre un autobus thermique et un autobus électrique ou à l'hydrogène, permettant ainsi un déploiement des véhicules moins émissifs.*

### **Les mesures et aides incitatives à la mobilité plus propre**

- **Proposition 1 :** Accorder l'accès à la bande d'arrêt d'urgence des véhicules de transport public en entrée d'agglomération.

*Exposé des motifs : Afin d'améliorer la vitesse commerciale des services urbains et non urbains et de favoriser leur insertion dans les agglomérations et aux sites multimodaux, des mesures encourageant l'attractivité des transports publics, tels que l'accès à la bande d'arrêt d'urgence, sont des signes forts en faveur d'une mobilité plus propre (cf. Rapport IGA-CGEDD sur les nouveaux usages de la route de juillet 2014, Guide du CERTU sur les voies structurantes d'agglomération de novembre 2013, Retours d'expérience de Massy, Grenoble, Marseille, etc.).*

- **Proposition 2 :** Développer des infrastructures dédiées pour le déploiement de carburant alternatif aux énergies fossiles dans les territoires peu denses (bornes électriques, stations gaz...).

*Exposé des motifs : La faible présence d'infrastructures dédiées au carburant alternatif peut être un frein à son déploiement sur les territoires plus ou moins denses. Aussi, est souhaitée une politique volontariste d'équipements accompagnée de moyens financiers spécifiques, soutenue par le CANCA (cadre national pour le développement des carburants alternatifs).*

*A ce jour, 15 883 emplacements publics de stationnement permettent de brancher un véhicule électrique, répartis en 5 297 stations (47% du nombre total de stations-services avec de fortes disparités géographiques et du nombre de points de charge) contre seulement 31 stations GNV en France.*

*Nous préconisons également la création d'espaces mixtes de ravitaillement ouverts au grand public ainsi qu'aux professionnels des transports publics/privés de voyageurs.*

- **Proposition 3 :** Intégrer les cycles industriels et budgétaires dans les objectifs de renouvellement des flottes de véhicules.

*Exposé des motifs : La durée d'amortissement et de renouvellement d'un véhicule de transport en commun avoisine les 15 ans, délai qui sera supérieur pour des véhicules de type électrique au vu du coût d'achat connu à ce jour. Ainsi, les projets d'évolution législative et réglementaire doivent prendre en compte cette situation.*

*De plus, des transformations ou des conversions rapides des véhicules thermiques en véhicules à faibles émissions doit être possible rapidement et faciliter par la réglementation puis*

*l'homologation (à l'équivalent de la conversion des automobiles à essence au gaz dont le GPL). Le cadre réglementaire actuel pour les TC est complexe pour la mise en place de cette conversion. Cette dernière permettrait aux AOM et AOT de maîtriser les coûts d'investissement liés à la transition énergétique et permettrait aux véhicules à mi-vie d'être toujours utilisables dans le cadre d'une seconde vie (exemple de la société CARWATT par la conversion d'un véhicule thermique à mi-vie à l'électrique).*

*Il s'agit également de favoriser la mise en place de normes et de protocoles d'échange harmonisant également les matériels des différents constructeurs (exemple pour le bus électrique : mettre en place un même protocole d'échange entre le chargeur et le véhicule, quel que soit le constructeur, ce qui permet de mutualiser les équipements sur un dépôt).*

- **Proposition 4** : Soutenir financièrement l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions et l'adaptation des réseaux (y compris la mise à niveau et la sécurisation des dépôts de bus et autocars).

*Exposé des motifs : Au vu du surcoût des véhicules à faibles émissions par rapport au véhicule diesel Euro 6 (de +5% à +125% selon l'énergie souhaité), le soutien financier peut revêtir différents aspects que ce soit pour les véhicules ou l'adaptation des dépôts (remisage, maintenance et ravitaillement) :*

- *Une aide financière à l'investissement, sous forme de subventions, de prêts bonifiés, etc.*
- *Une aide fiscale pour les carburants alternatifs au diesel (GNV, électrique, hybride, hydrogène, ...) à l'identique de la TICPE et TICFE*
- *Une dérogation s'agissant de l'obligation de capacité et de l'effacement électrique*
- *Une aide à la formation et à la conversion du personnel de conduite et de maintenance à ces nouvelles technologies*
- *Un soutien pour la Recherche et le Développement, etc.*

- **Proposition 5** : Instituer une aide nationale à l'achat de vélos à assistance électrique, sur le modèle de ce qui existe pour les voitures et les deux-roues motorisés électriques.

*Exposé des motifs : Il s'agit de maintenir et poursuivre l'aide pour tout achat d'un vélo à assistance électrique.*

- **Proposition 6** : Repenser le barème de l'indemnité kilométrique pour les trajets domicile-travail quand il existe une autre solution alternative de mobilité.

*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 (pour rappel, au niveau national, 25% des déplacements en voiture font moins de 3 km, pourcentage passant à 40% en agglomération).*

*Afin de lutter contre les phénomènes de l'autosolisme, notamment pour les trajets domicile-travail (avec un taux d'occupation d'1 personne par véhicule en centre-ville contre 1,48 personne en moyenne), et de l'étalement urbain, il peut être intéressant que le gouvernement repense le dispositif du barème kilométrique en particulier lorsque des solutions alternatives de mobilité existent sur les territoires.*

- **Proposition 7 :** Augmenter le financement de l'AFITF à hauteur de ses engagements avec des ressources dédiées indexées sur les externalités négatives de chaque mode de transport.

*Exposé des motifs : Le coût externe de chaque mode de transport en milieu urbain dense est de 24,32 cts€/passager/kilomètre pour la voiture, de 8 cts€/p.km pour l'autobus et de 1,09 c€/p.km pour le tramway.*

*A titre d'exemple, en France, 1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 km (CEREMA - Transflash n° 398 - 2015). Le report modal de seulement 1% de ses déplacements de moins de 3 km réalisés en voiture particulière vers non seulement les déplacements en transport en commun (à hauteur de 50%) mais aussi en « modes actifs » (50% : marche à pied, vélo, roller...) représenterait un gain en externalité pour la collectivité (coûts externes d'insécurité, de la pollution et de la congestion) de près de 1,075 milliard d'euros (UTP, Note économique, septembre 2017).*

- **Proposition 8 :** Mettre en œuvre le 4e appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement.

*Exposé des motifs : L'expérience montre qu'un engagement de l'Etat joue un rôle moteur important. Le lancement du 4<sup>ème</sup> appel à projets est demandé en raison du montant cumulé des subventions accordées aux collectivités locales à la suite des trois premiers appels (1,8 milliard d'euros) n'atteignant pas le montant fixé initialement par le Grenelle de l'Environnement (2,5 milliards).*

- **Proposition 9 :** Pérenniser le dispositif des appels à projets après 2020 en prévoyant sa planification et sa programmation budgétaire.

*Exposé des motifs : Cette proposition trouve un premier écho favorable au niveau du gouvernement dans le projet d'une loi programmatique qui fixerait dépenses et recettes pour les 5 années à venir en complément la future Loi d'Orientation de la Mobilité (LOM), prévue pour le 1<sup>er</sup> semestre 2018.*

### **La pédagogie, la communication, l'éducation**

- **Proposition 1 :** Sensibiliser les Français sur l'impact de leur choix de mobilité sur leur santé.

*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, du vélo et l'utilisation de véhicules à faibles émissions. De plus, en éduquant les plus jeunes à la lecture d'un plan 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 :** Favoriser des politiques d'usage plutôt que de propriété de la voiture particulière.

*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.*

- **Proposition 3** : Accentuer les actions en faveur du transport public et renforcer sa place dans la société en agissant tant auprès pouvoirs publics que du grand public au regard de leur contribution aux enjeux de la société (accidentologie, congestion, développement durable).

*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'OMS<sup>3</sup> », 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.*

*Il est pertinent également de développer des communications axées sur la comparaison des coûts et des usages, comme l'utilisation de slogan « le transport public, le seul moyen de déplacement à 0,77€ par jour en illimité. Difficile de faire mieux avec un demi-litre de carburant ! »*

---

<sup>3</sup> Etude RECORD pour l'INSERM, 2013