



mercredi 15 novembre 2017

**Assises Nationales de la mobilité**  
**Groupe de travail**  
**« Pour une mobilité plus soutenable »**  
**Contribution commune**  
**FNAUT / FNTV / GART / Régions de France / TDIE / UTP**

La Fédération Nationale des Usagers du Transport (FNAUT), la Fédération Nationale du Transport des 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 soutenable.

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>. Elles ne préjugent pour autant pas d'un positionnement exhaustif de chacune des entités au travers de ces seules propositions.

---

<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** : Baisser la TVA à 5,5% en considérant les transports publics du quotidien comme un service de première nécessité

*Exposé des motifs : Cette proposition revêt un caractère prioritaire. Il est primordial pour l'ensemble de la profession de reconnaître les transports du quotidien comme un service de première nécessité et, à ce titre, de ramener sa TVA au taux de 5,5% sans modification des tarifications en cours.*

- *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 comme tel 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.*
- *La non-répercussion de cette baisse de la TVA à 5,5% sur les tarifications en vigueur permettra, quant à elle, d'entamer un rééquilibrage progressif de la quote-part du coût des transports payée par le voyageur, et ce, de façon indolore. Cela offrira également aux AOT des marges de manœuvre pour financer leurs politiques de mobilité.*

- **Proposition 2** : Sécuriser le versement transport et le « sanctuariser »

*Exposé des motifs : Acquitté par les employeurs privés comme publics d'au moins 11 salariés, le versement transport est affecté au financement des transports publics franciliens, des transports urbains de province<sup>3</sup>. Cet impôt bénéficie ainsi à 100% aux entreprises de la filière transport (entreprises de travaux publics, d'ingénierie, de construction de matériel roulant, industrielles et de services) ainsi qu'à l'emploi local. Mais il est aussi essentiel au développement de la mobilité durable, seule garante du respect des engagements internationaux de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la qualité de vie à laquelle aspirent nos concitoyens.*

- **Proposition 3** : 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 par tous afin d'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.*

---

<sup>3</sup> A noter que 5 syndicats mixtes de type loi Solidarité et Renouvellement urbains ont instauré, quant à eux, le versement transport additionnel pour financer l'intermodalité sur leur territoire

- **Propositions 4 et 5** : 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. Veiller à l'équité fiscale, sociale et réglementaire entre les services conventionnés et non conventionnés

*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 plus respectueux de l'environnement ? 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.*

*Le développement des mobilités partagées nécessite également une équité fiscale ou une égalité de traitements entre acteurs publics et privés (cf. l'étude sur les aides publiques dont bénéficie le covoiturage réalisée par l'Association Qualité Mobilité en septembre 2017).*

- **Proposition 6** : Enrayer l'inflation réglementaire et normative qui entraîne des surcoûts au plan technique, fiscal ou social

*Exposé des motifs : Une vision de la mobilité à long terme est nécessaire 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 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...).*

*En matière de nouvelles technologies, l'obligation de faire évoluer, voire de renouveler, les systèmes au gré des évolutions techniques et des nouvelles normes nécessite des investissements récurrents. Cette course à la modernité impacte l'ensemble de la chaîne en réduisant les amortissements et retours sur investissement. Ainsi, si les lois Macron et Lemaire et leurs articles relatifs à l'ouverture des données évoquent « un format ouvert et lisible par une*

machine », le règlement 2017-1926 du 31 mai 2017 sur les services d'informations sur les déplacements multimodaux précise les normes européennes que devront respecter les données mises à disposition. Les opérateurs seront ainsi amenés à transformer les données issues de leurs systèmes métiers et à les convertir à leurs frais aux formats attendus.

- **Proposition 7 : Simplifier le régime juridique des péages urbains et rédiger les décrets permettant leur mise en œuvre**

*Exposé des motifs : La loi « Grenelle de l'Environnement II » du 12 juillet 2010 a ouvert la possibilité d'expérimenter, pendant trois ans, le péage urbain dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants. Pour que les collectivités locales puissent utiliser ce levier, il est nécessaire d'abandonner la notion d'expérimentation et de leur offrir la possibilité d'une mise en œuvre durable notamment en raison des coûts inhérents à l'installation du système. . De plus, le seuil de population pourrait être revu pour permettre à toutes les métropoles de l'envisager. La décentralisation du stationnement, effective à compter du 1er janvier 2018, permet également de rappeler que le stationnement reste le premier outil stratégique aux services des collectivités dans la régulation automobile.*

#### Les mesures et aides incitatives à la mobilité plus soutenable

- **Proposition 8:** 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 : Les budgets prévisionnels de l'AFITF font aujourd'hui l'objet d'un décalage de 10 milliards d'euros entre les engagements pris par l'Etat et les prévisions non dynamiques des recettes. A ce titre, il manque aujourd'hui plus de 600 millions d'euros par an au budget de l'AFITF pour que l'Etat puisse assumer ses engagements sur les contrats de plan Etat-Région, ainsi que les trains d'équilibre du territoire.*

*Selon l'AFITF, il manquera au global 800M€ par an à l'AFITF à partir de 2018 (pour un besoin de financement annuel de 3Mds€ contre un budget actuel de 2,2Mds€). L'absence d'identification de nouvelles ressources pour financer l'agence (TICPE, écotaxe...) pénalise également le développement des grands projets de la feuille de route « Mobilité 21 » et le financement des appels à projets TCSP*

- **Proposition 9 :** 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 très attendu par les AOT qui sont d'ores et déjà prêtes à présenter leurs projets. Sur les 2,5 milliards d'euros attribués par le Grenelle de l'environnement, d'ici 2020, il reste une enveloppe de plus de 700 millions qui pourrait être allouée à ce 4<sup>e</sup> appel à projet. L'intégration du financement des matériels roulants à faibles émissions dans les appels à projets serait, par ailleurs, une aide précieuse pour les collectivités locales.*

- **Proposition 10 :** Pérenniser le dispositif des appels à projets après 2020 en prévoyant sa planification et sa programmation budgétaire

*Exposé des motifs : Depuis les années 70, l'Etat a accompagné les collectivités locales dans la mise en œuvre de leurs projets de création ou de développement de transports collectifs. Malgré la suppression des aides d'Etat en 2004, l'Etat a souhaité se réengager lors du Grenelle de l'environnement au travers des appels à projets TCSP, et ce jusqu'en 2020. Aujourd'hui, 34% des projets présentés aux 3 appels à projets ont été inaugurés, 44% mis en service partiellement ou sont en cours de réalisation. La participation de l'Etat au financement des projets de TCSP doit perdurer car elle apporte une caution aux projets de TCSP. Cependant, il sera nécessaire de planifier ces appels à projets pour faciliter la programmation des investissements des AOT.*

- **Proposition 11 :** Assurer le financement et l'entretien des réseaux ferroviaires et routiers par une planification déterminée de leur mise à niveau

*Exposé des motifs : Le modèle économique des infrastructures ferroviaires est aujourd'hui non viable, le renouvellement du réseau ferroviaire principal mobilisant 2,5Mds€ par an, tout en générant 1,5Mds€ de dette par an, et alors que SNCF Réseau estime qu'il serait nécessaire de mobiliser 1Md€ supplémentaire pour assurer sa pérennité. Le renouvellement du réseau ferroviaire secondaire, tant fret que voyageurs, n'est plus assuré par l'Etat et fait appel aux contributions des Régions et des acteurs économiques. Le contrat pluriannuel de performance signé entre l'Etat et SNCF Réseau va conduire à une augmentation des péages de plus de 27% pour les utilisateurs du réseau, faisant reposer sur les opérateurs ferroviaires et les Régions le désengagement de l'Etat, alors même que le réseau souffre d'une absence de lisibilité et de transparence quant à sa politique de rénovation, tant en termes de financements que de moyens humains mis à sa disposition.*

*Concernant les infrastructures routières, un tiers des engagements de l'AFITF sur les infrastructures routières n'est pas financé faute de crédit de l'agence. Sur les cinq dernières années, les crédits de fonctionnement pour l'entretien du réseau routier national non concédé ont baissé de 17% principalement par effet de baisse des effectifs salariés de l'Etat, les crédits d'investissements ayant également baissé de 15%. A noter que l'état du réseau routier national non concédé est aujourd'hui en dégradation : 8% du réseau routier national non concédé est considéré en mauvais état, 61% nécessiterait un entretien immédiat.*

- **Proposition 12:** 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 et soutenable (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 13:** 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 doivent être possibles rapidement et facilités par la réglementation puis l'homologation (à l'équivalent de la conversion des automobiles 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 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 14:** 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'1,1 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.*

## La pédagogie, la communication, l'éducation

- **Proposition 15:** 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 16 :** Prévention de la fraude : Développer la pédagogie vis-à-vis des plus jeunes, par exemple en partenariat avec l'Education nationale

*Exposé des motifs : La fraude dans les transports publics est-elle acceptable ? Oui, répondent 52% des personnes interviewées par l'IFOP pour l'UTP (UTP, Observatoire de la mobilité, 2016). Ce simple chiffre permet de mesurer l'étendue du travail à accomplir en termes de pédagogie pour faire évoluer les mentalités. D'autant que, contrairement aux idées reçues, un taux de fraude de 10% ne se traduit pas par une proportion de fraudeurs de 10%. Ces 10% se*

décomposent ainsi : 5,5% fraudent de temps en temps, 4% jamais et 0,5% toujours. Diviser le taux de fraude par 3 pour le ramener dans des seuils observés dans d'autres pays européens permettrait d'augmenter les recettes de près de 200 millions d'euros par an.

- **Proposition 17** : Accentuer les actions en faveur du transport public et renforcer sa place dans la société en agissant tant auprès des 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>4</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>4</sup> Etude RECORD pour l'INSERM, 2013