



Commission transports-territoires

Contribution aux Assises de la mobilité – 12 novembre 2017

L'organisation des transports et de la mobilité constitue **un des enjeux majeurs de notre société**, tant sur le plan **social** (le droit à la mobilité pour tous) qu'**économique** (nombreux emplois concernés) et **environnemental** : en France, les transports sont responsables de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (dont 70 % pour le mode routier). Alors que depuis 1990, l'industrie a baissé ses émissions de -34 %, les transports ont augmenté les leurs de +27 %, alors qu'ils sont censés les diminuer de -70 % d'ici 2050.

Les Assises sont ainsi l'occasion de rappeler que la liberté pour chacune, chacun, de se déplacer constitue un **droit fondamental**. Encore convient-il que celui-ci s'exerce dans le respect de l'environnement, humain et naturel. Ni le coût, ni la distance à l'arrêt de bus le plus proche, ni l'accessibilité physique au véhicule ne doivent être un obstacle à une mobilité, qu'elle soit subie ou choisie.

La Commission Transports-Territoires d'Europe Ecologie – Les Verts appelle ainsi à :

- la mise en œuvre d'une véritable **politique cohérente de transports**, avec les moyens correspondants : **priorité au rail et à la voie d'eau** plutôt qu'à la route et à l'aérien, avec la **meilleure valorisation possible des infrastructures existantes** et l'**arrêt des grands projets inutiles** (Lyon-Turin, ...)
- une amplification de l'**implication**, dans l'élaboration des politiques de transports et d'aménagements des usagers, **du grand public** et des différents acteurs du domaine des transports (élus, administrations, entreprises, associations d'usagers, etc.)
- un **pilotage réel et efficace des établissements publics** (SNCF, VNF, ASF...) allant en ce sens, avec notamment une **reprise de la dette du système ferroviaire** dont les conséquences sur la gestion de l'entreprise publique sont désastreuses
- le développement des **solutions intermodales** à moindre impact environnemental pour limiter le recours à la voiture en général (incitation au co-voiturage, optimiser les lignes en les cadencant et organiser du rabattement par d'autres modes (voiture partagée, vélo, TAD) et la programmation de la **fin du diesel** pour tous types de véhicules, des automobiles aux navires, avec la mise en œuvre accélérée de la transition énergétique vers le gaz et les énergies renouvelables
- et en particulier l'incitation massive de l'usage du **vélo en ville**, la réduction des vitesses, la mise en œuvre du code de la rue, pour des villes apaisées où il fait bon vivre. *Selon une étude récente, 78 % des français souhaitent un ralentissement de leur rythme de vie.*

NOTA : Pour faciliter la prise en compte de cette contribution, celle-ci respecte le canevas de questionnement en 6 thèmes. Nos propositions ont toutefois été complétées de quelques encarts sur des sujets liés, jugés aussi importants à nos yeux.

Thème n° 1 - Mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale

Que ce soit pour le transport des personnes et pour celui des marchandises, l'enjeu global est celui de la **décarbonation** des transports : comment moins et mieux transporter, en consommant moins d'énergie, en émettant moins de polluants et de gaz à effet de serre, en faisant moins de bruit.

Concrètement, il s'agit :

- de faire muter en ce sens toutes les flottes de véhicules professionnels, à commencer par les transports publics
- encourager la mise en place d'un réseau de stations de chargement au gaz (naturel ou hydrogène) des poids lourds et autres véhicules professionnels
- installer des stations de recharge électrique des véhicules en des lieux stratégiques, par exemple pour le rechargement de véhicules professionnels à la pause méridienne
- développer les réseaux électriques intelligents (smart grids) afin que le rechargement s'effectue aux heures les plus favorables en termes de production d'énergie.

Pour les déplacements de courte distance (c'est-à-dire plus de la moitié des déplacements), il s'agit de :
Favoriser l'usage du vélo (et du vélo à assistance électrique) par :

- la mise en scène du vélo dans un maximum de communications publiques
- la mise en place de stations-service vélo
- le partage de vélos à assistance électrique (VAE-LS)
- des stationnements et des aménagements sécurisés en particulier au voisinage immédiat des stations de transports collectifs.
- l'affectation de 10% des budgets infrastructures aux aménagements cyclables
- la limitation (hors agglomération) à 70 km/h de la vitesse des véhicules motorisés sur toutes les rues non pourvues d'aménagements cyclables
- la formation des écoliers à la pratique du vélo, et à la mobilité en général (utilisation d'un vélo en ville, lecture de carte, billettique...)
- le soutien aux associations et aux écoles de formation à la maîtrise du vélo
- la formation des techniciens de voirie à la pratique du vélo
- la généralisation du marquage des vélos, voire leur équipement en trackers
- l'autorisation de transport des vélos, hors heures de pointe, dans tous les trains, métros, tramways, BHNS
- l'intégration obligatoire d'actions vélo dans tous les Plans de Déplacements d'Entreprise, d'Administration et d'établissement scolaire

Reconquérir les espaces publics, base des politiques de mobilité dans les villes et villages, par :

- la mise en place de politiques drastiques de stationnement des véhicules motorisés : suppression du stationnement de surface, délivrance de la carte grise sous condition de la preuve de la disponibilité d'un stationnement privatif (comme à Tokyo), récupération de la surface pour les piétons et les cyclistes
- la promotion de la mise en place du stationnement automobile de quartier (avec une faveur à l'autopartage) en interdisant la création de stationnement automobile au domicile ou dans les immeubles de bureau

- la réactivation des projets de ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) et autres ZLT (Zones à Trafic Limité) sous l'autorité conjointe de l'Etat et des collectivités concernées
- un travail approfondi sur les deux-roues motorisés et sur leur stationnement
- l'accès à la ville, qui pourrait être conditionné à la possession de l'abonnement transport ...
- l'amélioration de la lisibilité à pied du "dernier kilomètre" : accès des pôles générateurs de déplacement à partir des arrêts de transport public, et vice-versa
- une véritable dynamique régionale de logistique urbaine par l'émergence d'opérateurs publics de proximité à forte composante ferroviaire, et de plates-formes de distribution urbaine accessibles par le rail

Pour les déplacements de moyenne et longue distance (qui font aussi partie, notamment pour le fret, de la mobilité du quotidien), il convient de :

Développer le fret fluvial et ferroviaire, par :

- le développement, sur chaque grande région, d'un opérateur ferroviaire public de proximité, en lien notamment avec le port le plus proche
- la modernisation des entrepôts logistiques et leur recentrage à proximité des nœuds ferroviaires (et/ou fluviaux), prioritairement sur les sites industriels en reconversion
- la suppression des taxes et redevances pesant spécifiquement sur le transport fluvial de marchandises (mutualisation des coûts de manutention comme cela s'est fait à Dunkerque)
- le développement de tous les outils informatiques permettant la mutualisation des besoins de transport entre logisticiens.

Renforcer l'attrait des transports publics, par :

- une meilleure communication sur la réponse qu'ils apportent aux besoins de déplacement
- des facilitations d'accès (information temps réel, tarifs adaptés, ...), dont la mise en œuvre de gammes tarifaires zones, intermodales et attractives sur chaque bassin de vie
- le rabattement à pied (signalétique) ou à vélo (parkings vélo de capacité d'au moins 10 % des entrants en gare)
- leur circulation sur voies réservées partout où cela est possible, en ville comme sur voies rapides et autoroutes
- le développement des fréquences et de l'amplitude horaire des services pour que les contraintes du soir n'empêchent pas le choix du matin
- la renaissance d'une dynamique ferroviaire sur les différents grands bassins de vie de la région, dont les Alpes du sud, dût-elle s'appuyer sur des opérateurs publics ou para-publics autres que la SNCF (SCIC ...)

Encart : La voiture électrique, une fausse bonne solution ?

La voiture électrique peut être la meilleure comme la pire des choses.

Encombrement - Usage : Utilisée comme un véhicule thermique de même gabarit, la voiture électrique ne règle ni la question des encombrements sur route et en ville, ni l'occupation de l'espace de voirie.

Consommation d'énergie : de taille identique, la voiture électrique est aussi lourde qu'un véhicule thermique comparable, voire plus (poids des batteries) ; sa consommation d'énergie finale est donc très proche, et la consommation d'énergie primaire peut être supérieure en fonction du mode de fabrication de l'électricité.

Sources et stockage d'énergie : "une voiture électrique en Chine est une voiture au charbon" ; à grande échelle, la voiture électrique n'a d'intérêt que si elle permet de stocker des énergies renouvelables intermittentes (issues de l'éolien, du solaire) ou produites en trop grande quantité en journée ou la nuit ; de plus, la nécessité de ne pas écrouler le réseau suppose un encadrement strict des possibilités de recharge, qui ne peut se satisfaire d'une simple incitation tarifaire (cf. expériences étrangères).

Réchauffement climatique : l'analyse "du puits à la roue" tend à démontrer que, sur sa durée de vie (construction, entretien, utilisation, recyclage), un véhicule électrique produit autant de CO2 qu'un véhicule au gaz naturel, et davantage qu'un véhicule au biogaz.

Polluants locaux : si certains polluants sont à peu près les mêmes (liés aux pneumatiques, au freinage ...), d'autres polluants, liés à l'énergie, à la combustion, ne sont clairement pas produits au même endroit, ce qui, avec le bruit moindre, soulage clairement l'environnement où circule le véhicule électrique.

Le champ d'application des véhicules électriques semble donc devoir être réservé, pendant de nombreuses années :

- aux véhicules **partagés** (moindre encombrement, meilleur amortissement, encadrement facilité des recharges), donc également et surtout aux flottes d'entreprises, d'administration ...

- aux **petits** véhicules, au poids et à la consommation moindre, à commencer par les vélos, scooters, triporteurs ..., aux petits camions assurant la livraison moins bruyante du "dernier kilomètre".

Parallèlement, il convient de privilégier à ce jour :

- le développement de l'hybride

- le gaz naturel (et surtout le biogaz), notamment pour les cars, camions, navires ...

en attendant la pile à combustible ...

L'avenir de certaines lignes de transport public, notamment en milieu périurbain, peut aussi reposer sur leur électrification : les possibilités de recharge en station (cf. tramway de Doha) offrent des perspectives de développement d'offre de **tram-trains**.

Thème n° 2 – Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique

La démocratisation de l'accès aux données révolutionne, en bonne partie, nos modes de vie, et notamment nos habitudes de déplacements :

- le haut débit permet, pour certains métiers, de travailler, en tout ou partie, au plus près de chez soi
- le télé-achat par internet permet de se faire livrer (sans forcément toujours générer une baisse globale des transports ...)
- le covoiturage de longue distance a pu se développer, ainsi que, dans certaines villes et périphéries, des solutions de transport avec chauffeur non professionnel.

Il n'en reste pas moins que, faute d'une certaine prévisibilité de l'offre de transport pour le public, la grande majorité des déplacements reste effectuée en voiture particulière en milieu rural et en périphérie des villes. La « révolution numérique », comme l'innovation dans les modes de vie et de déplacement, n'a pas atteint de manière homogène tous les territoires, toutes les populations.

Plusieurs pistes semblent pouvoir être développées :

- **améliorer l'accès aux données** descriptives de l'offre de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises (souci de mutualisation) : les différents acteurs de la mobilité doivent pouvoir renseigner, de manière prévisionnelle comme en temps réel, des bases accessibles à tous (« open data »)
- conforter les collectivités, et tout particulièrement les régions, dans leur rôle d'intégrateur, en faire les garantes de l'intégrité et la cohérence de ces données, et **susciter des initiatives privées** de mise à disposition de ces données auprès des professionnels comme du grand public (applications smartphones ...)
- **éviter ainsi de donner à quelque acteur que ce soit un monopole, français ou étranger**, sur un champ de données
- faciliter l'expérimentation de solutions innovantes de mobilité, en veillant toutefois, pour les collectivités, à ne subventionner un nouveau service de mobilité que s'il se révèle **moins onéreux** que le transport public qui assurerait le même service dans des conditions équivalentes pour l'utilisateur
- faciliter la mise en œuvre de tarifications et de modes de paiement plus aisés, en s'inspirant notamment des systèmes de **tarification des opérateurs téléphoniques** (pré- et post-paiement, validation par smartphone ...).

Parallèlement, il faut avoir conscience qu'une part importante de la population continuera à ne pas avoir un accès permanent à internet. Il importe donc de **maintenir des supports papier**, tant pour les horaires théoriques que pour les titres de transport. La lecture de code-barres apparaît ainsi comme étant amenée à se généraliser.

Des mobilités plus connectées également ... aux **besoins des utilisateurs** : il est nécessaire :

- d'améliorer le **dialogue** entre les autorités organisatrices des transports et de la mobilité d'une part, et les usagers d'autre part
- que les premières **soutiennent les initiatives** de la société civile.

Thème n° 3 - Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

L'amélioration des moyens de communication, les réseaux sociaux, la déréglementation du transport routier de personnes, le développement du covoiturage, et demain des véhicules autonomes peuvent laisser à penser que les fractures sociales et territoriales sont en passe d'être réglées.

Bien éloignée est encore la réalité du vécu des personnes habitant ou travaillant dans des quartiers ou secteurs plus isolés ou défavorisés, dont la mobilité dépend souvent de rares bus ou du bon vouloir de l'entourage. Difficile, dans ces conditions, de suivre une formation, de chercher et conserver un emploi, de vivre une vie sociale épanouie.

Différentes actions peuvent être engagées ou amplifiées :

- **communiquer** tous azimuts sur l'offre de transport public, notamment *via* des centrales de mobilité régionales, confédérées le cas échéant à l'échelle nationale, et surtout relayées par une multitude d'initiatives privées exploitant les données publiques de transport (open data)
- développer les services de **transport à la demande** de type zonal, articulés sur les principaux pôles d'intermodalité
- constituer, ou renforcer, des lignes de transport collectif (TC) par du **covoiturage organisé**, avec suivi temps réel des véhicules, paiement des covoiturés au tarif TC et rétribution du covoitureur
- aménager des **aires de covoiturage**, les flécher et les faire connaître
- viser l'implantation d'un point d'arrêt de transport collectif (ou assimilé -cf. ci-avant) **à moins de 10 minutes** de voiture des lieux de vie, de travail, de loisirs ...
- **assurer la pérennité des dessertes ferroviaires sur les « petites » lignes** avec des normes d'infrastructures différentes des « grandes lignes » permettant une baisse des coûts de maintenance, de modernisation et d'exploitation ; faciliter l'ouverture ou la réouverture de points d'arrêt avec réintroduction de " l'arrêt à la demande " sur les lignes où la densité du trafic le permet
- faire le choix du développement des transports collectifs sur tout le territoire national et régional, **en n'opposant pas le car au train** mais en assurant, toujours et partout, des correspondances entre trains, cars, et transport public de proximité
- assurer un haut niveau de service dans les gares et pôles d'échanges, garantir leur **accessibilité** pour tous publics
- contrôler l'engagement des entreprises dans des **plans de mobilité solidaire**
- **favoriser l'usage du vélo**, mode financièrement le plus accessible à toutes et tous, en encourageant le coaching vélo, l'apprentissage du vélo à l'école, le développement des ateliers d'apprentissage à la conduite, à la réparation et au recyclage des vélos, en rendant l'indemnité kilométrique vélo obligatoire, en l'étendant aux fonctions publiques, en augmentant le plafond défiscalisé à 400 € /an (financement assuré par la baisse des avantages offerts à la voiture par le biais du barème fiscal).

L'émergence à grande échelle du **véhicule autonome** est susceptible d'ouvrir de nouvelles perspectives pour la desserte des zones peu denses, en limitant la composante humaine du service, dont le coût est aujourd'hui souvent rédhibitoire. Les véhicules autonomes permettraient ainsi d'étendre le domaine de pertinence des transports publics à des horaires et secteurs moins porteurs (services d'extrême journée, transport à la demande zonal ...), assurant ainsi un continuum d'offre, qui est un critère majeur d'utilisation du transport public.

Cette émergence pose toutefois d'**importantes questions**, parmi lesquelles on peut brièvement citer :

- la coexistence des véhicules autonomes et des **vélos**, qui apparaît comme l'un des principaux casse-tête de l'autonomisation
- la conformité de leur circulation aux règles instantanées en vigueur (circulation ou stationnement limité ou interdit pour cause de travaux, marché, déménagement...), laquelle nécessite une digitalisation et une **accessibilité permanente aux données publiques**
- la **responsabilité** de la société gérant la conduite du véhicule sur l'infrastructure
- l'emprunt partagé de **sites propres**
- la capacité qu'aura un véhicule de déposer son ou ses passagers au plus près de leur lieu de destination, puis d'aller **se garer** plus loin en attente d'un prochain service
- la **conception des gares** et les pôles d'échanges intermodaux
- le risque de **multiplication** des véhicules de livraison
- les **questions sociales**, dont les reconversions de personnel,

questions auxquelles il apparaît nécessaire de répondre par anticipation, quitte à devoir adapter ultérieurement les réponses apportées.

Des mobilités plus solidaires, ce sont aussi des **péréquations** qui doivent continuer à s'opérer entre territoires, entre lignes de transport, tant en matière d'exploitation (maintien de services de transport en zones peu denses) qu'aussi en matière d'infrastructures : **maintien en état des routes et des voies ferrées**, dont les dégradations sont précisément liés à la typologie des territoires (montagnes ...).

Thème n° 4 - Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport

A l'ère du numérique, de la dématérialisation des titres de transport, il est frappant de constater la difficulté qu'il y a encore pour passer d'un mode de transport à un autre, et même du véhicule d'un transporteur au véhicule d'un autre transporteur. La rationalisation de l'offre de transport public milite en faveur d'offres de transport interconnectées et accessibles au plus grand nombre, fut-ce à des tarifs différents selon les usagers.

Nos propositions :

- baisser les prix des billets de train plein tarif et mettre en place des tarifications intermodales par grand bassin de déplacement (dont tarifications sociales pour les plus démunis), tant pour les usagers réguliers (abonnements) qu'occasionnels (ticket à l'unité, carnet de 10 billets, pass journée)
- permettre l'accès des TGV et TET (hors hyper-pointes) en extrémité de ligne aux usagers du quotidien porteurs d'une tarification ou d'un abonnement régional, fut-ce au prix d'une supplément
- installer des parkings à vélos sécurisés dans les gares et pôles d'échanges, améliorer l'accès des vélos vers les trains (goulottes dans les escaliers) et la lisibilité des compartiments vélos dans les trains.

Plus intermodales, les mobilités doivent raisonnablement **minimiser les correspondances**, vécues comme autant de ruptures de charge, de pénalités, de risques d'aléa dans la chaîne de déplacement. C'est ainsi que ce qui fait la force du TGV c'est aussi son aptitude à rouler sur le réseau ferré dit classique. En milieu urbain/périurbain, il convient, pour aussi fiabiliser le réseau, de **généraliser la notion de RER**, c'est-à-dire de TER diamétralisés dans la ville-centre, dans toutes les métropoles, dont Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille et Strasbourg.

Thème n° 5 - Mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques

La principale réponse à apporter à l'objectif de réduction des accidents est la réduction des vitesses, sur autoroutes (110 km/h), sur routes (80 km/h, et même 70 km/h quand il n'y a pas d'aménagements cyclables), et en ville (50 km/h sur les seules artères structurants, 30 km/h ailleurs, sauf zones de partage à 20 km/h).

Concernant la sécurité (ou sûreté) des personnes dans les espaces publics liés aux transports, voir l'encart ci-après.

Encart : Bagages oubliés : quelle réponse ?

Des distraits, il y en a toujours eu, et il y en aura toujours. Oui, il faut appeler à la responsabilité, à la vigilance, et diminuer autant qu'il est possible le nombre de bagages oubliés, aujourd'hui très facilement appelés abandonnés. De nombreux messages sont diffusés en ce sens dans les trains, les cars, les gares, les pôles d'échanges, les lieux publics. Et c'est une bonne chose.

Une réalité continuera néanmoins à s'imposer : sur les dizaines de milliers de voyageurs qui fréquentent ces lieux, il y aura toujours des distraits ... et des bagages oubliés. Jusqu'à une époque récente, ils passaient instantanément au rang d'objets trouvés, étaient rangés, stockés quelque temps, et leurs propriétaires venaient, le plus souvent, les récupérer.

Suite à un certain nombre d'événements dramatiques, et plusieurs lois anti-terroristes, tout bagage (ou ceinture), même en main, est désormais suspect : les filtres, portiques et fouilles se multiplient, mobilisant une quantité impressionnante d'agents de sécurité, multipliant les coûts des systèmes de transport, générant des délais supplémentaires. ...

Et quand, malgré tous les moyens mobilisés, un bagage est trouvé, il devient « colis suspect », voire « colis piégé », générant dans les minutes qui suivent « alerte à la bombe », évacuation des lieux, et autres messages, consignes et comportements les plus anxiogènes les uns que les autres.

Pendant ce temps-là, le système de transport se bloque : plus aucun train, car, bus ou métro ne dessert la gare. Et quand les démineurs, enfin arrivés sur place, ont fait sauter le sac-à-dos (ou autre), le système de transport se remet doucement en route, laissant des voyageurs oubliés (et piégés, pour le coup), d'autres retardés, avec des rendez-vous et des correspondances ratés, des clients remboursés, acheminés en taxis ou logés à l'hôtel, toujours aux frais du système de transport.

Lequel ne supportera bientôt plus la « sauce » à laquelle il se trouve mangé : surcoûts, perte de crédibilité, baisse de fréquentation. ... La spirale infernale du déclin est enclenchée.

Et celles et ceux qui sont à l'origine des faits générateurs de ces mesures dite de sécurité peuvent se réjouir : ils auront bientôt réussi leur pari : faire peur, désorganiser la société, porter atteinte à ses valeurs, ses systèmes de production, etc.

Alors décidément non : la méthode déployée dans l'urgence depuis quelques années n'est pas la bonne.

Dire cela n'est pas nier la réalité de certains faits. C'est au contraire les regarder en face, s'interroger sur l'efficacité des mesures prises, prendre du recul, mettre en perspective, imaginer autre chose, qui soit à la fois plus efficace et davantage conforme à nos valeurs.

Restons un moment sur le sujet du bagage oublié (malgré tous les messages diffusés).

A-t-on tout fait pour qu'il soit détecté et signalé au plus tôt : un numéro de téléphone facilement mémorisable est-il largement diffusé ?

Des chiens renifleurs sont-ils à la disposition immédiate d'une (petite) équipe dédiée à ces situations dans les lieux les plus fréquentés ?

Si oui, leur fait-on confiance sur le diagnostic (contrairement à ce qui s'est encore passé en gare St-Charles à Marseille ce 6 octobre 2017) ?

Des endroits adaptés ont-ils été réaménagés pour stocker ces bagages oubliés ?

A qui fait-on prendre les risques ? A la dizaine d'agents de sécurité qui restent à côté du bagage avant qu'on ne fasse sauter ? Ou à un seul (ou deux) chargé (s), une fois le bagage « reniflé » de le stocker dans un lieu adapté ? Aux voyageurs que, de fait, on agglutine à proximité de la zone « de danger » puis qu'on pousse en rangs serrés vers les esplanades extérieures où, comble de malchance, se sont produits les derniers assassinats au couteau, en limite de zone « sécurisée » (et de responsabilité du système de transport) ?

Oserons-nous nous avouer que, quelles que soient les mesures prises, leur efficacité présumée, leur coût, les risques énormes qu'ils font prendre à la pérennité du système de transport, le climat anxiogène permanent dans lequel ils plongent les voyageurs du quotidien et au-delà tous les citoyens, nous ne saurons garantir à tout-e un chacun-e une sécurité absolue ? Les derniers événements le montrent bien.

Alors pesons bien les avantages et les inconvénients des mesures prises et à prendre pour rassurer la population d'une part (car c'est souvent de cela qu'il s'agit) et améliorer notre sécurité d'autre part, dans le respect de nos valeurs, de nos libertés fondamentales (dont celle de se déplacer), et de la pérennité de notre système de transport.

Thème n°6 - Mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance

La mutation de notre système de transport vers une mobilité plus acceptable sur le plan social, économique et environnemental nécessite d'importants investissements porteurs d'avenir : la mise en accessibilité des réseaux pour tous, le développement du transport collectif urbain et interurbain, la lutte contre les nuisances sonores et pour la transition énergétique.

Parallèlement, les coûts d'exploitation des services de transport méritent d'être mieux maîtrisés, et la gouvernance des systèmes de transport améliorée, avec une participation accrue des premiers intéressés : les utilisateurs.

Différents types de mesures s'imposent :

cesser de favoriser fiscalement les modes de déplacement ou de motorisation les moins vertueux

- aligner de la taxation du gazole sur celle de l'essence, et la fiscalisation du gazole sur celle du GNV
- taxer le kérosène sur tous les vols (au moins intra-européens dans un premier temps)
- ramener à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports du quotidien, à considérer comme de première nécessité
- harmoniser les taux de remboursement des frais kilométriques sur une base d'environ 0,21 €/km, rendant compétitive l'utilisation du vélo et/ou des transports collectifs

instaurer de nouvelles ressources

- développer la vente de titres de transports par des **tarifications plus attractives : intermodales**, couplées à des offres touristiques ou de loisirs
- élargir le versement transport (payé par les employeurs) au financement du réseau ferroviaire structurant dans nos métropoles du sud (comme c'est déjà le cas en Ile-de-France)
- instaurer une redevance, payée par les assureurs au profit des autorités organisatrices de la mobilité, lorsqu'un accident perturbe le trafic gênant notamment la circulation des transports publics
- décentraliser / dépenaliser les amendes de stationnement au profit des autorités organisatrices de la mobilité durable par bassin de vie
- mettre en place une **taxe foncière sur les surfaces de parking**
- mettre en place une redevance kilométrique poids lourds et/ou une Eurovignette

maîtriser les dépenses de fonctionnement ... et d'investissement

- rendre plus prescriptif le rôle de l'ARAFER concernant l'encadrement du coût des sillons ferroviaires et l'**encouragement à la circulation de davantage de trains**

- réduire les coûts de structure du système ferroviaire, et le coût de la dette
- **maîtriser le montant des investissements** sur le réseau ferroviaire, y compris en adaptant les normes applicables à ces travaux, et en les optimisant au regard des objectifs visés.

stopper le financement de grands projets inutiles et imposés (GPII) tels que

- le tunnel ferroviaire Lyon-Turin (tant qu'aucune politique de limitation du trafic de poids lourds n'est mise en place)

L'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) doit voir son rôle renforcé, en tant que bras séculier d'une véritable Autorité Organisatrice des Transports Intérieurs (AOTI) associant les régions.

Parallèlement, le rôle des **collectivités territoriales** doit être renforcé :

- au niveau des régions, par un **rôle plus prescriptif des schémas régionaux** d'aménagement et de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) et par la coordination de l'action des différentes autorités organisatrices de transports intervenant sur leurs territoires
- au niveau des bassins de vie, par un **élargissement de la compétence** des autorités organisatrices de la mobilité durable, assurant la cohérence urbanisme / transport, à la police de la circulation et du stationnement et à la promotion de tous les modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière en solo.

Comme cela se pratique à l'étranger, la genèse des politiques publiques (et des grands projets, s'il doit y en avoir) doit répondre avant tout à des enjeux d'aménagement urbain, d'**aménagement du territoire**, et faire l'objet de **controverses publiques** avant validation politique, et référendum si nécessaire pour leur donner toute leur légitimité.

Un dernier point : **intégrer l'expertise des usagers**

- Suivre la mise en œuvre réglementaire des Plans de Mobilité des Entreprises (ou PDE) et organiser leur accompagnement par les AOM et les concessionnaires
- Affirmer ou institutionnaliser les comités d'usagers auprès des AOM et des concessionnaires
- Renforcer ou systématiser les représentants d'usagers dans les CA des entreprises publiques

Encart : Gouvernance du système ferroviaire

Le bilan tiré en 2016 de la réforme du système ferroviaire de 2014, laquelle faisait suite aux assises du ferroviaire organisées en 2011, est critique sur de nombreux aspects :

- l'Etat n'a pas joué le rôle de stratège attendu, et a laissé la SNCF poursuivre les grandes orientations décidées il y a une trentaine d'années, lors de la construction des premières lignes à grande vitesse : abandon progressif du réseau capillaire fret comme voyageurs, et même du réseau dit principal où circulent trains InterCités, trains régionaux et trains de fret, avec des conséquences lourdes en termes de ralentissement des circulations, voire de fermeture de lignes
- le regroupement de RFF et de la SNCF au sein d'un même groupe ferroviaire n'a pas généré les synergies attendues, tant humaines (cultures différentes) que financières : le maintien d'un EPIC de tête, d'importants coûts de structure, d'organisations différenciées... n'a pas permis de réduire les coûts globaux du système ni donc d'améliorer la trajectoire financière : loin de se réduire, l'encours de la dette augmente chaque année, ainsi que son coût annuel
- les coûts d'entretien de l'infrastructure ne diminuent pas, alors même que le réseau se contracte d'année en année, et la seule réponse proposée, au grand dam de l'ARAFER, est l'augmentation du prix des sillons, préjudiciable au développement des trafics, quand d'autres pays, à l'image de l'Italie, le réduise et développent l'offre ferroviaire
- de même, les coûts d'exploitation ne semblent pas maîtrisés, poussant la SNCF à proposer à réduire son offre TGV et les heures d'ouverture des gares, et les Régions à réduire le service public régional de transport.

A ce constat sévère, que nous pouvons partager, s'ajoute désormais ceux :

- d'une incapacité croissante à gérer les situations perturbées, avec des conséquences accrues pour les voyageurs : ratés de correspondances, retards au travail, ...
- d'une poursuite de la politique de fermeture de lignes, et d'un accroissement des ralentissements de trains pour absence d'entretien, ou inversement pour travaux qui s'étalent dans la durée
- d'une importante perte de compétences dans de nombreux métiers touchant au cœur de l'activité ferroviaire : la gestion des circulations, la maintenance, ...

Des orientations radicales méritent d'être mises en œuvre :

- sauver les « petites » lignes, qui ont un rôle important à jouer dans la desserte des territoires, des zones périurbaines, des entreprises embranchées fer, par :
 - la mise en place d'un référentiel d'entretien, de rénovation et d'exploitation de ces lignes plus adapté à leur contexte
 - la possibilité d'en transférer la gestion et l'exploitation à des entreprises intégrées ancrées dans les territoires
 - la possibilité, pour les Régions, de déléguer une partie de leur compétence ferroviaire aux métropoles et aux intercommunalités
- améliorer les performances d'exploitation du réseau (et d'information temps réel des usagers) par l'élaboration et la mise en œuvre de procédures de gestion des situations perturbées, comme il en existe dans l'industrie et sur les réseaux autoroutiers depuis près de 30 ans
- rétablir un maillage du territoire national (jusqu'aux capitales régionales des pays voisins) par :
 - la modernisation des lignes et le renouvellement des matériels roulants : cf. projet THNS défendu par les élus régionaux écologistes depuis 10 ans
 - l'incitation des compagnies historiques motivées des pays voisins à exploiter les lignes que la SNCF abandonne : trains de nuit autrichiens, InterCités suisses ou allemands ...
- régionaliser les décisions et la production des services ferroviaires, et mettre en œuvre un dialogue équilibré entre les autorités organisatrices régionales des transports et la SNCF (et autres éventuels opérateurs ferroviaires) ; réduire drastiquement les coûts de structure nationaux
- pour les lignes de service public qui viendraient à être attribuées à d'autres opérateurs ferroviaires que la SNCF, garantir la reprise des personnels nécessaires à l'exploitation du service prescrit par l'autorité organisatrice, avec a minima maintien de la rémunération et application de la convention collective de branche
- impliquer davantage les représentants des usagers des transports (y compris fret).

