

## CAHIER D'ACTEURS TRANSPORTS

L'UNAF adhère à l'objectif de poursuivre au travers d'une future loi portant sur les mobilités, la lutte contre les effets actuellement néfastes des transports notamment en termes de gaz à effet de serre et de polluants nocifs. Elle doit engager une autre étape vers une mobilité plus durable pour tous les usagers et consommateurs dont les familles.

Si l'ensemble des facteurs d'émissions néfastes pour l'environnement doivent être pris en compte, les impacts induits par l'organisation des transports sur l'environnement doivent continuer à être réduits plus particulièrement. Les objectifs d'atteinte de réduction doivent être menés en lien avec ceux d'une amélioration pour tous de la mobilité dans un sens plus durable avec les outils mis en place par les lois successives issues des Grenelle 1 et 2 et le renforcement des prérogatives des acteurs locaux.

Les orientations stratégiques de la France sont une réduction de 29% des émissions dans le secteur des transports avec l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (véhicule consommant 2 litres/100 km) (cf. Accord de Paris 2015), le développement des véhicules propres (voiture électrique, biocarburants, ...). Qu'ils soient pour des trajets de longue distance ou de proximité, de multiples interrogations se posent sur l'accès aux modes alternatifs à la voiture, au quotidien. Au-delà du nécessaire accès aux transports collectifs, les questions de leur continuité, sécurité, et coûts, se posent. De même, sont posées celles des impacts environnementaux directs sur leur santé, sur leur qualité de vie, des pollutions et nuisances comme celles des congestions, induites par l'engorgement aux abords des villes des transports routiers avec des conséquences visibles. C'est au travers d'une amélioration de l'accès aux transports et du développement des modes de déplacements plus durables que l'UNAF considère qu'il convient d'agir.

### LE SUIVI DES EFFORTS ENGAGÉS EST NÉCESSAIRE EN CONCERTATION AU PLUS PRÈS DES ATTENTES

Afin de favoriser l'utilisation de transports alternatifs non motorisés (TC, Mobilités actives, autres modes doux) l'information et l'échange avec les parties prenantes locales dont les usagers-familles sur les politiques de déplacements doivent être organisés territoire par territoire. Une évaluation doit être faite des politiques menées avec les autorités organisatrices, entreprises de transports et usagers, acteurs de la mobilité, associations dont les familles. Les associations doivent pouvoir être consultées sur leurs attentes en matière d'aménagements durables et sur les mesures visant à leur permettre d'effectuer les reports modaux. Toutes les initiatives locales doivent être soutenues et développées dans les territoires en lien avec les usagers et partenaires.

Si les politiques doivent être rendues plus lisibles, ceci ne doit pas se faire sans promouvoir le développement et l'utilisation en parallèle des modes de transports complémentaires collectifs et leur accessibilité en lien avec les autres formes de mobilité alternatives, notamment pour les plus fragiles.

### FAVORISER LES REPORTS DOIT SE FAIRE SANS PÉNALISER LES FAMILLES

Les efforts demandés doivent pouvoir se concrétiser y compris par des aides facilitant les reports vers d'autres modes (dont abonnements, réductions, ...) ou comme par la mise en place de systèmes de « bonus-malus » tels qu'issus du Grenelle de l'Environnement sur l'achat de voitures « propres » et tenant compte de la composition familiale.

---

## L'ACCÈS AUX MODES FERROVIAIRES

Il est nécessaire de stabiliser les tarifications actuelles basées sur le système dit de « yield management » et de rendre l'accès aux billets de train plus lisible, car ceci rejaillit sur l'ensemble des offres commerciales.

Malgré le développement des petits prix, les coûts des tarifications associées au voyage en train sont instables pour les usagers. Les familles et usagers fréquents ou non (hors domicile-travail) ne s'y retrouvent pas toujours. La confusion peut exister entre les réductions issues du Yield management (non échangeable, non remboursable), les tarifications adossées aux cartes de réductions, aux tarifs sociaux et peuvent décourager l'usager d'utiliser le train : familles, jeunes, usagers « encartés ».

Étendre l'accès aux tarifications sociales carte Famille nombreuse au-delà de l'âge de 18 ans et jusqu'à l'âge de 20 ans permettrait à la famille de continuer à bénéficier de façon acceptable d'un accès au train avec une moindre restriction des taux de réduction ensuite pour tous les membres de la famille.

Pour l'UNAF, rendre les cartes commerciales plus homogènes (accès, coûts), stabiliser les propositions et choix trop multiples ou trop divers (âges, accompagnement, périodes d'utilisation ou non), ou les rendre plus lisible est nécessaire.

De plus, il est souhaitable de favoriser les tarifications permettant de faire le choix de différents modes en continuité.

---

## TENIR COMPTE DES COÛTS D'ÉQUIPEMENT DES VÉHICULES

L'UNAF souhaite que dans les avancées permettant un accès aux modes plus durables, il soit aussi tenu compte des coûts d'équipements des véhicules dotés des nouvelles technologies. Leur expansion ne doit conduire en tous domaines à en faire les outils de recherche de compétitivité entre véhicules au détriment d'autres moins sophistiqués mais aussi utiles aux consommateurs. La possibilité d'une offre diversifiée alternative de véhicules durables accessibles est nécessaire avec le maintien en parallèle de services publics en tous points du territoire.

Des mesures complémentaires sont nécessaires comme la poursuite du soutien :

- aux programmes de recherche et d'innovation pour toutes les énergies propres en vue de l'utilisation des modes propres diversifiés ;
- de l'objectif de consommation durable d'énergies « vertes » alternatives ;

---

## RENFORCER LA CONCERTATION AUTOUR DES LIEUX DE VIE

- Pour cela il faut promouvoir les actions en faveur des déplacements actifs : marche, vélo.

L'UNAF a pointé les difficultés associées à la gouvernance de la mobilité comme autour de l'école pour développer la marche et le vélo et la nécessité d'empêcher la voiture d'envahir l'espace qui nuit à l'environnement, aux personnes âgées, handicapées, et autres usagers fragiles. Encourager par la mise en place

d'infrastructures, la création des zones comme celles dites de rencontre en refoulant à l'extérieur les parkings de véhicules motorisés est nécessaire. L'éducation pour tous aux modes alternatifs dès le plus jeune âge comme préconisé dans le Plan d'action national pour les mobilités actives (PAMA 2) en faveur du vélo est aussi indispensable.

Elle souhaite ainsi que l'on fasse profiter les familles, quelles qu'elles soient, des progrès possibles en matière d'amélioration de l'accès à l'espace public : voirie, infrastructures, aménagements durables, signalétiques, afin que les modes ne soient pas antinomiques avec le respect de la sécurité, la cohabitation sur la voie publique (autant modes privés que collectifs).

---

## **DEVELOPPER LES SERVICES : ACCÈS AUX MODES**

Développer les services, dont ceux de transports collectifs, leur promotion avec plus d'accessibilité sur tout le territoire, d'intermodalité, de soutien des déplacements alternatifs, y compris par des modes autres que la voiture ou l'associant de façon moindre et le financement d'infrastructures adaptées est nécessaire.

L'UNAF est attachée au principe incontournable de l'égalité d'accès aux transports dans les territoires, au choix de modes et à un accès à une consommation plus durables.

---

## **DEVELOPPER DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PLUS DURABLES**

Les transports de marchandises transitant par le rail, la voie maritime ou fluviale, le développement de ceux alternatifs ou complémentaires au tout routier et positifs sur l'économie des territoires sont à promouvoir.

L'objectif de développement du fret non uniquement routier ou en co-modalité est un objectif d'intérêt général qu'il conviendrait de pérenniser dans la loi.

Il serait utile d'en préciser les conditions, y compris financières avec tous les acteurs.

---

## **PERMIS D'ÉMISSIONS NÉGOCIABLES, COÛTS**

L'achat de droits vendus par ceux qui maîtrisent les émissions rendent possibles une meilleure application des objectifs de réductions des gaz à effet de serre et polluants nocifs. On constate que cette contrainte a des effets positifs mesurables et donc qu'il faut poursuivre sans relâche cet objectif. Les efforts faits et leur poursuite sont nécessaires (y compris dans l'aérien, le maritime).

Les coûts environnements induits par les activités de transport doivent eux aussi être connus et clairement identifiés et des efforts doivent être renforcés via les taxes, fonds et impôts affectés pour la maîtrise des modes alternatifs et leur amélioration ; une politique de réduction des nuisances issues de l'expansion continue de mode de transports routiers non durables est nécessaire.

L'UNAF soutient l'accroissement des modes de transport collectifs en tant que services publics nécessaires à la vie des familles et de tous les modes complémentaires plus durables que le seul mode routier ; elle soutient aussi l'individualisation raisonnée et choisie des modes alternatifs et leur amélioration pour qu'ils ne portent pas atteinte aux équilibres environnementaux et sociaux.

