

ÉTATS GÉNÉRAUX
DE LA MOBILITÉ DURABLE

70

PROPOSITIONS
pour la mobilité
de tous les Français



Éditorial

“ Les États généraux de la mobilité durable, 70 propositions partagées par tous ”

La mobilité des citoyens est à l'intersection des valeurs que porte la République française. Elle incarne d'abord la liberté : de se déplacer dans les territoires, de choisir son lieu de résidence ou d'activité en fonction de critères propres à chacun. Elle garantit ensuite l'égalité de l'accès à l'emploi, aux services publics, aux aménités urbaines et à tous les autres motifs de déplacement. Enfin, elle s'appuie sur la fraternité, avec le partage des véhicules, de l'espace public ou encore des ressources publiques.

Pourtant, bien que la mobilité concerne directement l'ensemble de nos concitoyens quels que soient leur âge, leur catégorie socio-professionnelle ou leur situation familiale, et qu'elle impacte nos conditions de vie, d'emploi, tout autant que notre santé, notre sécurité et l'ensemble de l'activité économique, elle est traditionnellement exclue du débat politique national.

Le nouveau contexte institutionnel des transports, issu des dernières lois de la République, rebat les cartes de l'organisation de la mobilité.

C'est une opportunité inédite pour revisiter les cadres d'actions actuels et inventer la mobilité de demain.

Nous, six partenaires représentant les voyageurs, les élus, les opérateurs et les industriels, avons voulu nous inscrire dans cette perspective. Ainsi, en organisant les États généraux de la mobilité durable, nous avons associé l'ensemble des parties prenantes pour faire émerger des propositions partagées par tous en vue de relever les défis démographiques, économiques, sanitaires et environnementaux que nous lançent les besoins de mobilité croissants sur nos territoires.

Force est de constater que l'objectif est atteint : plus de 500 personnes ont saisi cette occasion et contribué en ligne ou lors de réunions publiques à cette vaste concertation. Il en résulte 70 propositions concrètes, adressées aux pouvoirs publics comme aux réseaux de transport. Car il n'est pas de politique de mobilité durable sans stratégie de l'État en soutien aux décisions locales.

Bruno GAZEAU
Président de la FNAUT

Philippe RICHERT
Président de Régions de France

Michel SEYT
Président de la FNTV

Philippe DURON
Co-président Délégué de TDIE

Louis NÈGRE
Président du GART

Jean-Pierre FARANDOU
Président de l'UTP

Démarche

Pourquoi des États généraux de la mobilité durable ?

Directement impliqués dans le développement de la mobilité durable en tant que représentants d'usagers, d'élus, d'opérateurs ou d'industriels, la FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP ont souhaité échanger avec tous les acteurs concernés afin de :

- sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable en menant une large consultation associant l'ensemble des parties prenantes du secteur ;
- émettre des propositions à l'attention des exécutifs national, régional, local et des réseaux de transport autour de cinq thématiques principales : la qualité de service, la transition énergétique et la santé publique, le financement et le modèle économique, l'intermodalité et la multimodalité ainsi que la desserte des territoires peu denses, tout en donnant un champ d'expression libre pour des thématiques hors de ce cadre.

Comment associer les parties prenantes de la mobilité ?

Cette démarche commune s'est déroulée en trois étapes :

- **une consultation nationale en ligne, du 13 juin au 31 août 2016 ;**
Objectif : recueillir des contributions de mesures à court et moyen termes autour des cinq thématiques proposées et des expressions libres.
Résultat : 336 idées exprimées tant par des acteurs de la mobilité que par toute personne intéressée par cette problématique.
- **six réunions régionales publiques, du 26 octobre au 22 décembre 2016 ;**
Objectif : échanger autour des propositions émises dans le cadre de la consultation nationale et nourrir le débat pour une politique de mobilité efficace et efficiente.
Résultat : 448 personnes venues débattre des enjeux nationaux et locaux.
- **une restitution des 70 propositions, le 7 mars 2017.**

Quels résultats émanent de ces consultations ?

La consultation nationale en ligne et en régions a permis de faire émerger de nombreuses propositions. Celles retenues sont les plus représentatives des échanges et font consensus entre la FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP.

Elles sont présentées dans chaque thématique selon qu'elles relèvent des pouvoirs publics et donc de l'échelon national , ou des autorités organisatrices de transport et des exploitants à l'échelle locale .

Sommaire

Éditorial	p. 3
Démarche	p. 4
Mettre la mobilité durable au cœur du débat public	p. 6-7
Recentrer la qualité au service des voyageurs	p. 8-9
Faciliter l'intermodalité et la multimodalité	p. 10-11
Repenser la mobilité dans les territoires peu denses	p. 12-13
Assurer la transition énergétique et préserver la santé publique	p. 14-15
Préserver le financement et repenser le modèle économique	p. 16-17
Remerciements	p. 18-19
Organisateurs	p. 20-21

Mettre la mobilité durable au cœur du débat public

Invités à s'exprimer en dehors du cadre des cinq thématiques proposées, les participants aux États généraux ont mis en exergue leur appétence pour une politique orientée vers la mobilité durable au niveau national. Des attentes concrètes ont été exprimées vis-à-vis de l'exécutif pour qu'il oriente ses stratégies et son soutien en ce sens. Au niveau local, il apparaît que le dialogue entre parties prenantes comme la transversalité des politiques publiques peuvent être renforcés.

Comment l'État peut-il optimiser
son rôle de stratégie ?



Créer un ministère des Transports et de la Mobilité de plein exercice et lui confier le pilotage de la délégation interministérielle à la sécurité routière.



Enrayer l'inflation réglementaire et normative qui entraîne des surcoûts aux plans technique, fiscal ou social.



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



Veiller à l'équité fiscale, sociale et réglementaire entre les services de transport conventionnés et non conventionnés.

Quelles actions
pour sensibiliser le grand public
à la mobilité durable ?



Renforcer l'éducation à la mobilité dès l'école et tout au long de la vie.



Sensibiliser les Français à l'impact de leur choix de mobilité sur leur santé.



Intégrer les problématiques de santé publique (lutte contre la pollution et la sédentarité) dans la planification de la mobilité.



Favoriser des politiques d'usage plutôt que de propriété de la voiture particulière.

Comment fédérer les acteurs et
les politiques publiques autour
de la mobilité ?



Généraliser les instances de dialogue avec les acteurs locaux (employeurs, usagers, non-usagers, acteurs sociaux...) pour assurer l'adhésion aux réseaux de transport.



Intégrer la dimension « mobilité » dans toutes les politiques publiques en faveur de l'habitat, de l'urbanisme, du tourisme, de l'éducation...



Engager des États généraux de la mobilité durable au niveau de l'agglomération ou de la région pour recueillir les attentes de l'ensemble des parties prenantes.

Recentrer la qualité au service des voyageurs

Qu'il s'agisse des systèmes, des sources, des contenus ou des supports, l'information voyageurs est un thème qui a suscité de nombreuses propositions lors des États généraux. L'optimisation du déplacement a également été débattue, tant du point de vue du temps de parcours que des services proposés à bord ou en station. La qualité de service proprement dite a surtout été évoquée dans le cadre d'une évolution de ses indicateurs davantage centrés sur les attentes des voyageurs tandis que le droit de grève a été âprement discuté.

Comment garantir
la continuité de l'offre ?



Favoriser l'alarme et le dialogue social

afin de trouver des solutions constructives entre les parties prenantes sans dégrader les conditions de transport des voyageurs.



Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait ainsi qu'à l'instauration d'un véritable service minimum dans les transports en y associant les parties prenantes.

Comment favoriser
l'accès à l'information
et en garantir la fiabilité ?



Poursuivre le développement des systèmes d'information

à l'échelon des bassins de vie et/ou des régions et les élargir à l'ensemble des chaînes de mobilité.



Préserver la diversité des supports d'information pour s'adapter aux besoins des voyageurs.



Simplifier les tarifs

pour apporter plus de lisibilité aux gammes tarifaires.

Quels indicateurs
de qualité efficaces
et efficaces ?



Construire des indicateurs de qualité

cohérents avec les attentes des voyageurs.



Renforcer les mécanismes d'intéressement

à la qualité du service dans les processus contractuels.

Quelles actions sur
l'infrastructure pour une
meilleure gestion de l'offre ?



Favoriser le développement des couloirs de bus

pour les transports urbains et des voies dédiées pour les autocars interurbains.



Accorder l'accès à la bande d'arrêt d'urgence aux véhicules de transport public en entrée d'agglomération.



Privilégier les postes de commande centralisés uniques

pour les transports publics et le réseau routier (gestion des feux et des flux).

Comment optimiser les
temps de parcours ?



Assurer la connectivité

à bord des véhicules, en gare et aux arrêts.



Poursuivre le développement du cadencement

et l'articulation entre les offres des différents échelons territoriaux.

Faciliter l'intermodalité et la multimodalité

C'est sous l'angle de sa gouvernance que l'intermodalité a suscité le plus de débats lors des États généraux afin de répondre au pilotage de chaînes de mobilité de plus en plus complexes. Les participants ont souligné la nécessité de simplifier l'usage des transports publics, mais également d'intégrer les initiatives privées. Cela passe par des tarifs multimodaux, des titres de transport dématérialisés, des guichets uniques et le développement de pôles d'échanges multimodaux.

Comment mettre
en œuvre une
gouvernance efficace ?



Encourager le développement de structures régionales

de gouvernance pour favoriser l'intermodalité.



Réfléchir à la pertinence économique

des modes de transport lors des évolutions de réseaux
et travailler sur les complémentarités modales.



**Tendre vers une harmonisation des règles
tarifaires** afin de les rendre plus compréhensibles
et plus accessibles, mais également plus interopérables,
y compris avec les initiatives privées.



Favoriser le parcours client

en proposant des solutions de paiement
dématérialisées et multimodales.



Développer des indicateurs de performance

de tous les modes (transports collectifs, voiture
particulière, vélo, marche...) en termes de temps
de parcours, d'empreinte environnementale
et prenant en compte la multimodalité.



**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.

Quelle articulation entre
offres publiques de mobilité
et initiatives privées ?



Favoriser l'articulation

entre les initiatives privées telles que les autocars
longue distance et le covoiturage avec les offres
de transport public.



Permettre aux Régions d'expérimenter

l'extension de leurs compétences aux nouvelles
mobilités et aux modes actifs.



**Engager une réflexion sur la régulation
des offres de transport** public et privé,
notamment par la remise à plat des dispositifs
d'incitations fiscales à l'autosolisme.

Comment développer
les pôles d'échanges
multimodaux ?



Favoriser l'accès des modes actifs
aux pôles d'échanges multimodaux.



**Développer les pôles d'échanges
multimodaux**, en améliorant la gestion
des flux, des correspondances et la lisibilité
de tous les services de mobilité.

Repenser la mobilité dans les territoires peu denses

La desserte des territoires peu denses est un enjeu majeur pour les collectivités locales. Or les résultats des États généraux ont paradoxalement fait émerger peu de propositions pour un sujet si crucial. Il apparaît cependant qu'un bouquet de solutions complémentaires existe, notamment en incluant la voiture individuelle au sein des politiques de mobilité. Le volontarisme affiché pour le développement des modes actifs doit aussi se concrétiser.

Comment favoriser
la complémentarité modale et fluidifier
les échanges entre les modes ?



Créer et développer de nouveaux lieux d'échanges multimodaux

regroupant toutes les offres de mobilité tout en veillant à leurs synchronisations.



Diversifier l'offre de mobilité

pour assurer des dessertes capillaires fines du territoire (autopartage, vélo à assistance électrique, covoiturage dynamique...).



Améliorer la complémentarité des transports publics et du vélo,

en développant des voies cyclables et des dispositifs de stationnement sécurisés.



Développer et sécuriser

les cheminements piétons.

Les territoires peu denses,
un terrain d'innovation
et d'expérimentation ?



Proposer des solutions de transport à la demande

simples et souples en s'appuyant sur les possibilités offertes par les nouvelles technologies tout en assurant une maîtrise des coûts.



Développer des infrastructures dédiées

pour le déploiement de carburants alternatifs aux énergies fossiles dans les territoires peu denses (bornes électriques, stations gaz...).



Contribuer à faire émerger l'innovation

en lançant des appels à projets permettant le développement de solutions de mobilité en zones peu denses.



Exploiter le potentiel des vélos

à assistance électrique en zones peu denses selon les territoires.

Assurer la transition énergétique et préserver la santé publique

Les États généraux constatent la nécessité d'apporter des réponses à court terme aux défis de santé publique posés par la pollution atmosphérique. Malgré un contexte financier contraint, les orientations en matière de mixité énergétique se posent avec une acuité toute particulière. Des mesures pour rationaliser l'utilisation de la voiture individuelle ainsi que des actions en faveur des mobilités actives sont également nécessaires pour tendre vers une décarbonation des transports.

Comment faire prendre conscience du lien entre accès à la mobilité et employabilité ?



Mettre en place des incitations fiscales et financières pour la mise en œuvre de plans de mobilité par les employeurs.



Associer davantage les employeurs et les recruteurs à la définition des offres publiques de mobilité.



Favoriser l'accès et le maintien dans l'emploi par la généralisation de conseils en mobilité.

Quelles mesures pour un environnement favorable aux modes actifs ?



Élargir le dispositif de l'indemnité kilométrique vélo à l'ensemble des fonctions publiques.



Pérenniser l'aide nationale à l'achat de vélos à assistance électrique.



Inciter au développement de schémas directeurs vélos pour en promouvoir la pratique.



Poursuivre la réalisation de cheminements piétons avec des aménagements urbains adéquats.

Comment rationaliser l'usage individuel de la voiture particulière ?



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



Simplifier le régime juridique des péages urbains et rédiger les décrets permettant leur mise en œuvre.



Réduire les vitesses en ville pour pacifier et mieux partager l'espace public.



Rationaliser l'usage des différents modes de transport en ville en profitant des opportunités de la réforme de décentralisation du stationnement.

Quelles actions pour mettre en œuvre la transition énergétique dans les territoires ?



Intégrer les cycles industriels et budgétaires dans les objectifs de renouvellement des flottes de véhicules.



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 cars.

Préserver le financement et repenser le modèle économique

Si les États généraux n'ont pas souhaité alourdir la fiscalité existante pour financer la mobilité durable, la pérennisation des moyens alloués reste une source de préoccupation partagée. Il est apparu nécessaire que l'État réaffirme ses priorités en matière de mobilité durable en assurant le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), même si les sources de ce financement complémentaire n'ont pas fait consensus. Les réseaux de transport ont, quant à eux, à reconsidérer les pistes d'optimisation de leurs recettes comme de leurs dépenses.

Comment garantir le financement
de la mobilité durable ?



Sécuriser le versement transport
et le « sanctuariser ».



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



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



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



Pérenniser le dispositif des appels à projets
après 2020 en prévoyant sa planification et sa programmation budgétaire.



Assurer le financement de l'entretien des réseaux ferroviaires et routiers
par une planification déterminée de leur mise à niveau.



Alléger les taxes existantes
pour favoriser les investissements dans les transports publics (TVA sur les matériels roulants, équipements embarqués, systèmes billettiques, systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs...).

Quelles stratégies tarifaires
pour les transports publics ?



Confier la pleine liberté tarifaire
aux autorités organisatrices de transport régional.



Reconsidérer le poids des différents contributeurs (voyageurs, contribuables, employeurs le cas échéant) dans le financement des transports publics.



Indexer l'évolution des prix des titres de transport sur l'inflation et accompagner les évolutions quantitatives et qualitatives de l'offre d'une revalorisation tarifaire.



Prendre en compte la capacité contributive des voyageurs dans l'élaboration des gammes tarifaires.

Quelles stratégies pour optimiser
les offres de transports publics ?



Donner aux Régions la possibilité d'expérimenter
l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional.



Améliorer la productivité des réseaux :
vitesses commerciales, couloirs réservés, priorités aux feux...



Améliorer la productivité interne
des opérateurs de transport.



Garantir la neutralité fiscale
des modes de gestion et des différents types de contrats.

Remerciements

La FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP tiennent à remercier les autorités organisatrices de transport qui ont accueilli les six réunions régionales de concertation des États généraux de la mobilité durable.

Les organisateurs remercient également les 520 participants pour leur contribution à l'élaboration de ce document par leur concours à la consultation nationale en ligne ou leur participation aux échanges lors des six réunions régionales.

26 octobre 2016



Damien CASTELAIN,
Président

Régis CAUCHE,
*Conseiller métropolitain
délégué à l'accessibilité*

22 décembre 2016



Robert HERRMANN,
Président

Roland RIES,
Premier vice-président

9 décembre 2016



Bruno RETAILLEAU,
Président

Alain HUNAULT,
*Président de la commission transports,
mobilité, infrastructures*

9 novembre 2016



Gérard COLLOMB,
Président

Sarah PEILLON,
*Conseillère communautaire
et membre du SYTRAL*

12 décembre 2016



Alain ROUSSET,
Président

Renaud LAGRAVE,
*Vice-président chargé des infrastructures,
des transports et des mobilités*

24 novembre 2016

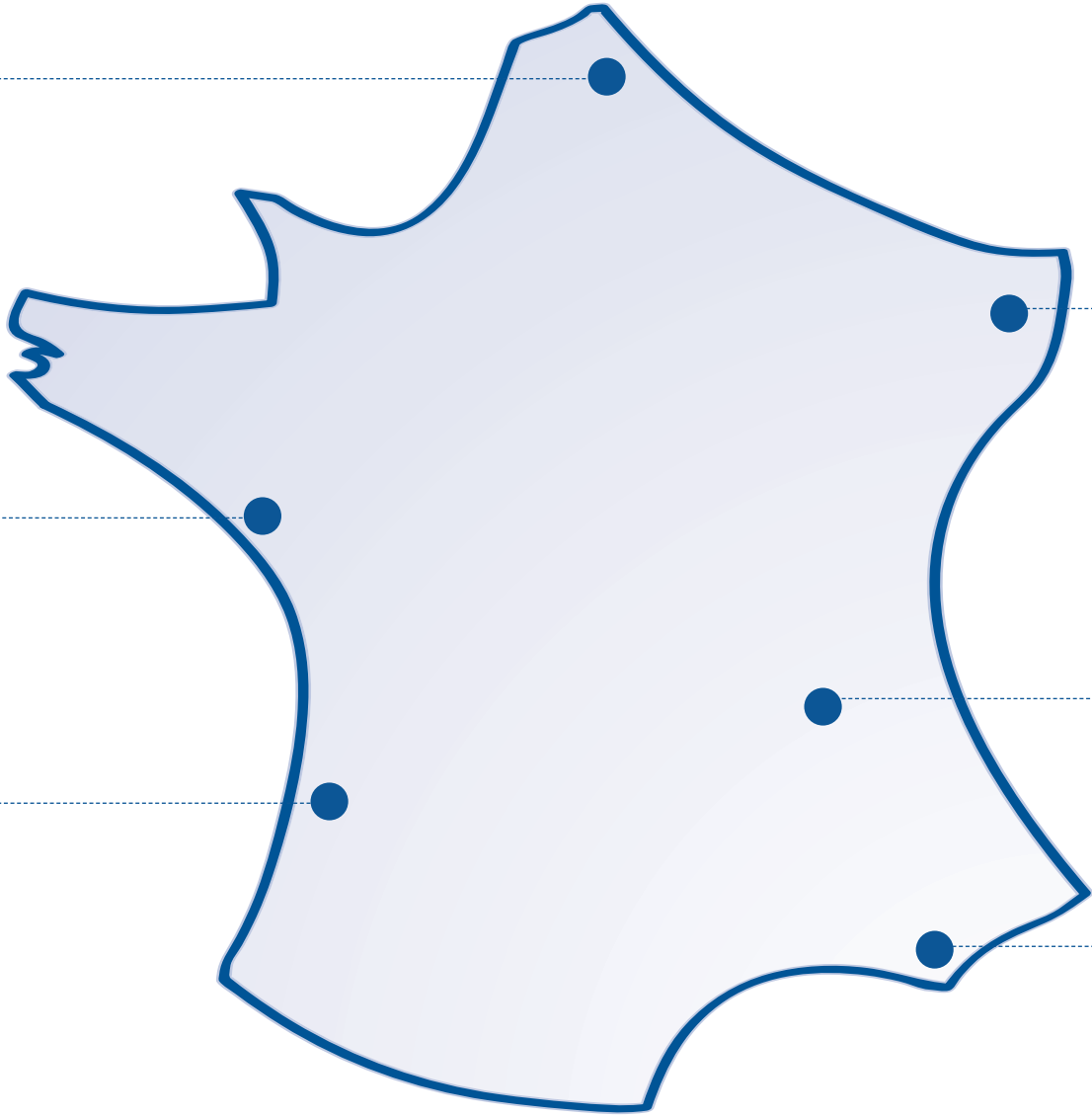
Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Christian ESTROSI,
Président

Philippe TABAROT,
*Vice-président délégué aux transports,
à l'intermodalité et aux déplacements*



Organisateurs



La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Groupe de pression d'intérêt général, la FNAUT s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

www.fnaut.fr - contact@fnaut.fr



La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) est une association professionnelle qui rassemble tous les métiers et toutes les entreprises (TPE, PME, groupes) du transport par autocar. Complémentaire des autres modes, l'autocar est un mode de transport contemporain, sûr, confortable, écologique et économique. Grâce à son expertise du transport par autocar et à sa présence au plus près des territoires, la FNTV porte auprès des élus et des pouvoirs publics locaux et nationaux des propositions qui traduisent les attentes de ses adhérents et anticipent les enjeux du secteur.

www.fntv.fr - contact@fntv.fr



Fondé en 1980, le GART est l'association des collectivités qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 240 autorités organisatrices de transport (autorité organisatrice de la mobilité, département, région) et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

www.gart.fr - gart@gart.org



Régions de France, qui regroupe les 18 Régions de France, est la voix des Régions auprès des pouvoirs publics français et des institutions européennes. Elle promeut le fait régional auprès des citoyens et des acteurs de la vie économique et sociale. Centre de ressources pour les élus régionaux et leurs services, Régions de France organise la concertation et les échanges de bonnes pratiques entre les Régions. En matière de mobilité, 1^{er} budget des Régions, celles-ci sont responsables des transports non urbains de personnes, des transports scolaires, et de l'intermodalité.

www.regions-france.org - info@regions-france.org



TDIE est une association pluraliste qui rassemble professionnels et acteurs publics du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport et de mobilité. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

www.tdie.eu - secretariat@tdie.eu



L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises de transports ferroviaires (voyageurs et fret) et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes. L'UTP représente plus de 180 entreprises de transport urbain et ferroviaire réparties sur le territoire français et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

www.utp.fr - communication@utp.fr

Un grand remerciement à l'ensemble des équipes de la FNAUT, de la FNTV, du GART, de Régions de France, de TDIE et de l'UTP pour leur investissement ainsi que leur participation active à la réalisation des États généraux de la mobilité durable.

Crédits photographiques © : Roberto Giangrande ; GART ; Frédéric Le Lan - CdA La Rochelle.

Conception graphique :
C.A.G, Paris

Impression :
Imprimerie PEAU

Date de publication :
mars 2017

Le document est également consultable sur les sites Internet respectifs des organisateurs.

