

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager l'État à hauteur de 5 Milliards d'Euros en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions

ENGAGER L'ÉTAT À HAUTEUR DE 5 MILLIARDS D'EUROS



EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN
AVEC UN NOUVEAU PLAN D'INVESTISSEMENT

1 *Chiffre clé* 25 M€

c'est le montant investi par les Autorités Organisatrices de la Mobilité urbaines hors Ile-de-France en faveur des mobilités du quotidien depuis 2008, contre 2,75 milliards pour l'État au travers de 4 appels à projets, soit un rapport de 1 à 10 en défaveur des collectivités territoriales.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Depuis 2008, les 4 appels à projets mis en place par l'État ont contribué au développement de lignes de transports collectifs en site propre (TCSP) et de pôles d'échanges multimodaux en métropole et Outre-mer. C'est un soutien important, mais loin d'être suffisant pour répondre aux ambitions fortes des AOM.

En 2019, juste avant la crise sanitaire, 73% des Français urbains déclaraient recourir régulièrement aux transports publics (source UTP). Un engagement financier massif de l'État est indispensable pour accompagner la transition énergétique. Elle est indispensable pour atteindre l'objectif prioritaire de lutte contre le changement climatique.

3 COMMENT C'EST POSSIBLE ?

Nous demandons que l'État réaffirme son engagement en faveur des mobilités et de l'innovation, en contribuant à hauteur de 1€ lorsque les AOM en investissent 2, quel que soit le montant. Cela correspond à un soutien de l'État de 5 milliards d'euros sur les 5 prochaines années, à travers différents appels à projets ciblés inspirés du succès des précédents.

• **Une enveloppe de 3 milliards d'euros pour développer l'offre de mobilité, y compris les mobilités actives, réparties en plusieurs appels à projets :**

- TCSP hors Ile-de-France : 750 M€
- pôles d'échanges multimodaux : 500 M€
- développement des projets de mobilité des petites et moyennes AOM : 750 M€
- création d'offres de mobilités dans les communautés de communes AOM : 500 M€
- logistique urbaine : 500 M€

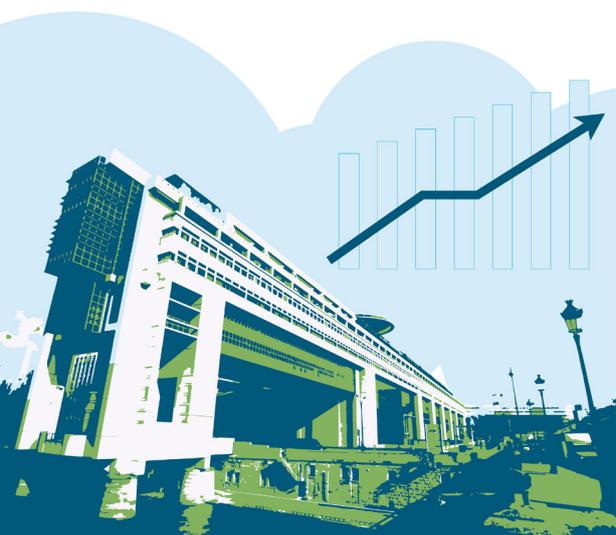
• **Un soutien de l'État à hauteur de 2 milliards d'euros sur 5 ans pour la conversion de l'ensemble du parc de véhicules vers des matériels à plus faible émissions**, habituellement non couverte par les appels à projets TCSP. A titre de comparaison, l'Allemagne vient de décider au niveau fédéral de subventionner la conversion à la motorisation électrique du parc de bus urbains à hauteur de 1,25 Md€ sur 2 ans.

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi des financements sous la forme d'appels à projets et pas de subventions ?

Les appels à projets précédents ont permis de créer une dynamique vertueuse. Le fléchage vers des projets proposés par les AOM permet en effet de mieux répartir les financements en fonction des besoins de ce dernier, et d'impliquer l'ensemble des acteurs du territoire pour proposer le meilleur projet, bénéfique à chacun.

Cela entraîne naturellement des procédures adaptées à la diversité des AOM, y compris les plus petites, en métropole comme Outre-mer. Au-delà d'une vision d'aménagement du territoire non concurrentielle, l'État doit prévoir une programmation des divers appels à projets sur la durée du quinquennat, qui permette aux collectivités d'anticiper les échéances et de se projeter.



“La poursuite et la relance de l'offre de mobilité durable ne peuvent se faire sans un engagement financier fort de l'État aux côtés des AOM”