GART

GÉRER
AGIR
RASSEMBLER
TRANSFORMER

LES PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ 2022-2027

SOMMAIRE

P2 EDITOS

P3 LES 7 PROPOSITIONS

P4-5 2017-2022 : UN SECTEUR EN MUTATION

P6 S'ENGAGER ENSEMBLE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE AU SERVICE DE TOUS

P7 2022-2027 : TROIS PRIORITÉS POUR LE QUINQUENNAT

P8 PLACER LA MOBILITÉ AU COEUR DES POLITIQUES PUBLIQUES

P11 DES MOYENS RENFORCÉS POUR UNE ORGANISATION EFFICACE

P13 ASSURER LES TRANSITIONS DES USAGES, DES MODES, DES TECHNOLOGIES

P16 NOS PROPOSITIONS D'ACTION

LE GART, L'ASSOCIATION DES COLLECTIVITÉS
AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

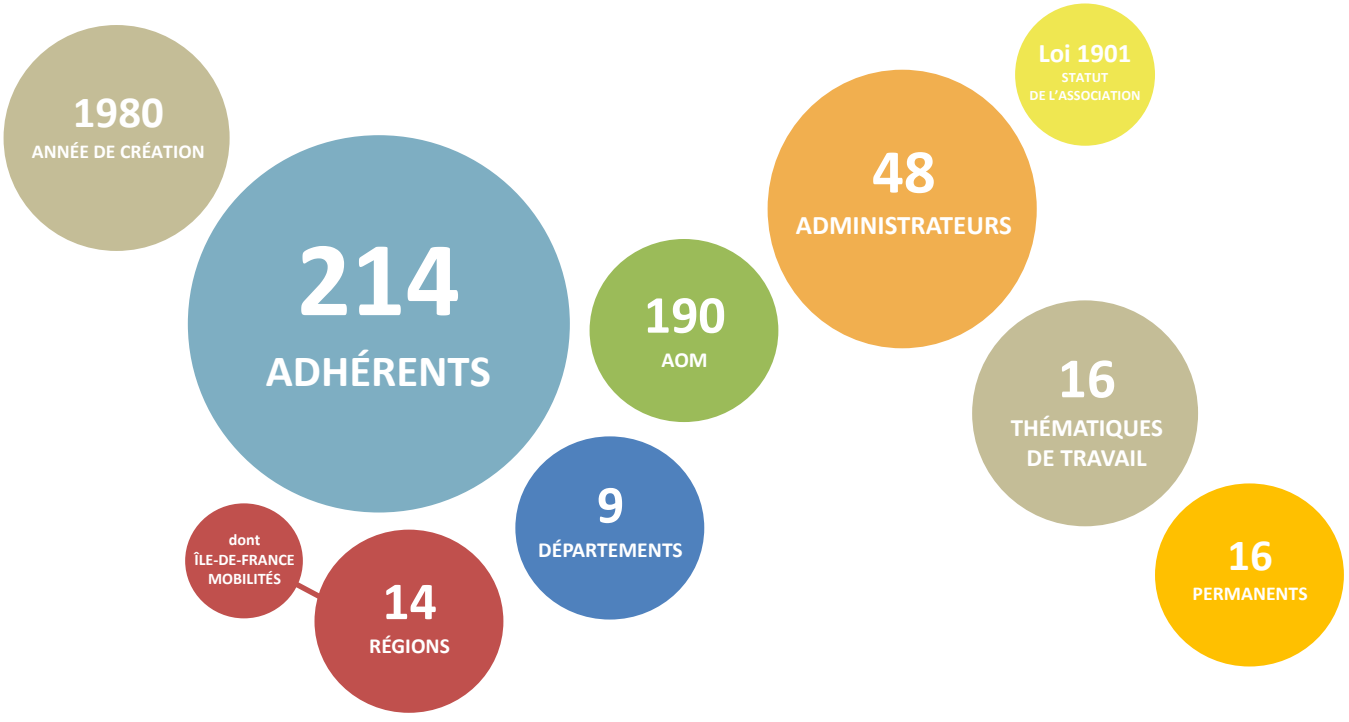
Rassemblant des élus de tout type de collectivités et de toutes sensibilités politiques, le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) accompagne les collectivités territoriales – autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales, AOM régionales, communautés de communes, départements – dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités.

Les ressources juridiques, économiques et scientifiques de l'association permettent de mieux appréhender les enjeux ainsi que les problématiques liés aux mobilités.

Depuis 40 ans, nous défendons les intérêts des autorités organisatrices de la mobilité en particulier et du transport public en général.

Cette volonté répond à un objectif d'intérêt général, celui d'insuffler une culture « Mobilité durable » dans notre pays.

Le GART est reconnu, par les collectivités et par l'État, comme l'expert incontournable du transport public et de la mobilité durable en France.



Adresse : 22 rue Joubert - 75009 PARIS

Contact : 01 40 41 18 19 - www.gart.org - @GART_officiel - gart@gart.org

EDITOS

Louis Nègre

Président du GART, Président délégué de la Métropole de Nice et Maire de Cagnes-sur-Mer

La publication de la plateforme du GART pour la prochaine législature intervient alors que le GART prépare une mission exploratoire en Suisse. La comparaison de nos propositions pour une mobilité performante et décarbonée pour tous les Français avec la réalité de l'offre existante chez nos voisins helvétiques nous montre à quel point nos demandes sont réalistes !

Ainsi, alors que nous proposons la création d'un titre unique pour la mobilité en France, le Service Direct National existe depuis 2007 en Suisse qui a instauré dès 1898 la possibilité de souscrire un abonnement général ! De même, nous demandons que l'Etat investisse 5 milliards d'euros au profit des transports publics et ceci sur la durée de la mandature. C'est presque la même somme dont les collectivités suisses bénéficient chaque année pour le financement de leurs seules infrastructures ferroviaires grâce au Fonds d'Infrastructure ferroviaire…

Rythmées par les crises sociales, sanitaires et géopolitiques, les années qui viennent de s'écouler, ont mis les questions de mobilité au premier plan des préoccupations quotidiennes de nos concitoyens. Or, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, le débat public mené à l'occasion de l'élection présidentielle n'a jamais aussi peu abordé ces questions. L'urgence des problèmes à résoudre et l'évidence des solutions qui se présentent aux responsables politiques font des questions de mobilité autant de sujets pour lesquels il est possible de dégager des consensus. C'est pourquoi nous pensons que nos propositions pourront contribuer au débat et fournir des pistes pour les mesures législatives que les nécessités sociales, climatiques, énergétiques et de santé publique imposent. Elles nous permettront de nous rapprocher d'une offre de mobilité durable performante et écologique au profit de tous les Français.

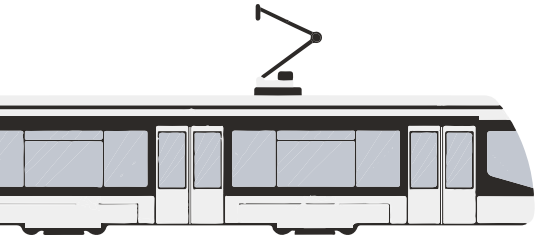
Bruno Bernard

1er Vice-Président du GART, Président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL Mobilités

L'urgence écologique ne fait plus de doute. Les bouleversements climatiques nous démontrent combien il est indispensable d'agir rapidement pour bâtir les modes de vies décarbonés de demain. Dans ce cadre, les mobilités occupent une place cruciale. Les AOM engagent des budgets sans précédents pour développer des modes de transports économes en énergie et en émissions CO2. SYTRAL Mobilités, par exemple, a doublé son budget d'investissement et prévoit la construction de 23km de tramway d'ici 2026, en plus de nombreux autres projets. A l'échelle nationale, les AOM urbaines ont engagé plus de 25 milliards d'investissements en 5 ans, permettant à des millions de français de se déplacer chaque jour autrement qu'en voiture. Avec l'essor du vélo qu'elles doivent également accompagner, elles constituent à l'évidence une brique majeure de la transition en cours.

Le contexte de crise énergétique que nous traversons, après 2 années où les fréquentations de nos réseaux se sont effondrées en raison du COVID, est un défi considérable, qui pèse lourdement sur nos budgets. Pour continuer à investir, nous avons besoin d'un soutien sans faille de la part de l'Etat. C'est le fil conducteur des propositions que vous retrouverez dans ce guide, dont je vous souhaite une bonne lecture.

LES 7 PROPOSITIONS



P17 PROPOSITION 1 **ENGAGER L'ÉTAT À HAUTEUR DE 5 MILLIARDS D'EUROS** EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN AVEC UN NOUVEAU PLAN D'INVESTISSEMENT

P18 PROPOSITION 2 **RÉTABLIR LA TVA À 5,5%** POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ D'INVESTISSEMENT DES AOM

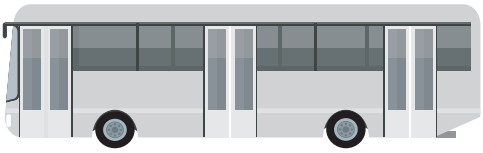
P19 PROPOSITION 3 **TRANSFORMER EN SUBVENTIONS LES AVANCES DE TRÉSORERIE** VERSÉES DANS LE CADRE DE LA CRISE SANITAIRE

P20 PROPOSITION 4 **GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU VERSEMENT MOBILITÉ**

P21 PROPOSITION 5 **DÉVELOPPER UN TITRE UNIQUE POUR TOUTES LES MOBILITÉS** À L'ECHELLE NATIONALE

P22 PROPOSITION 6 **CRÉER UN BUREAU DES TEMPS** ET ENGAGER UNE RÉFLEXION GLOBALE SUR LES HORAIRES ET LES USAGES

P23 PROPOSITION 7 **INTÉGRER LE BIO GNV** DANS LES ÉNERGIES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS



2017-2022 : UN SECTEUR EN MUTATION

En 2017, les sujets de mobilité du quotidien restaient encore un peu absents du débat public national. Sous l'effet des crises successives, mais également d'une prise de conscience par les pouvoirs publics, nous avons assisté à une triple évolution de la prise en compte de ces questions :

- une transformation des usages, à travers de nouvelles demandes et revendications ;
- une transformation des outils et des équipements, à travers de nouvelles technologies ;
- une transformation des territoires, à travers un nouveau cadre juridique et institutionnel pour les élus locaux.

Le défi des cinq prochaines années sera d'accompagner et poursuivre les transformations à l'œuvre, pour développer et perfectionner les mobilités du quotidien, et répondre aux préoccupations sociales, économiques, territoriales et environnementales des Français.

2017

ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA LOI NOTRe[1]
La loi du 7 août 2015 modifie profondément l'organisation des compétences locales en matière de mobilité : suppression de la clause de compétence générale des Départements et des Régions, transfert aux Régions des attributions des Départements (à l'exception du transport des élèves handicapés), compétence des AOM sur les transports non-urbains, intégration des schémas régionaux d'intermodalité (SRI) aux nouveaux SRADDET[2].

2018

CRISE DES GILETS JAUNES
Le coût du carburant et la volonté d'instaurer une fiscalité environnementale sont les éléments déclencheurs du mouvement des Gilets Jaunes. La question de l'accès de tous aux mobilités - notamment en zones rurales et périurbaines - et de l'impact de nos manières de se déplacer fait alors irruption dans le débat public.

2019

ADOPTION DE LA LOM
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 reconnait l'importance de la politique des mobilités, et promeut des transports du quotidien plus simples, économiques et durables grâce à des investissements majeurs. Elle prévoit, notamment, la conclusion des contrats opérationnels entre les Régions et les AOM, affirme un droit à la « mobilité pour tous » et définit un cadre pour la mobilité servicielle (MaaS).

2020

COVID-19
La crise sanitaire et les confinements successifs bouleversent profondément l'économie des mobilités quotidiennes : un temps désertés par les usagers, qui y craignent - à tort - d'y être contaminés, les transports publics restent deux ans plus tard impactés par le développement du télétravail et la transformation des habitudes et rythmes quotidiens.

1 - Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République
2- Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

4E APPEL À PROJET TCSP/PEM

Les 950 millions d'euros du 4e appel à projet pour les transports collectifs en site propre (TCSP)[3] et pôles d'échanges multimodaux (PEM)[4] encouragent l'ensemble des acteurs du transport public local (AOM, opérateurs, industrie) à développer les réseaux de transport pour mieux répondre aux besoins des voyageurs, notamment en QPV, zones rurales et ZFE. 159 projets sont ainsi soutenus, soit 85% des projets soumis.

DÉCRET RELATIF AU TITRE MOBILITÉ

Le décret du 16 décembre 2021 définit le régime du titre-mobilité : une solution de paiement inspirée des tickets restaurant, valable pour l'accès à des services de mobilités (titres de transports, co-voiturage) ou d'équipements (vélos, casques, trottinettes, véhicules motorisés…), leur entretien, leur usage, leur assurance. Il facilite ainsi la prise en charge par les employeurs de frais de transports de leurs salariés.

2021 **2022**

ORGANISATION DES MOBILITÉS PAR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

Le 1er juillet 2021, les communautés de communes doivent choisir si elles s'emparent de la compétence qui leur est reconnue par la LOM d'organiser les mobilités sur leurs territoires ou si elles la délèguent à la Région.
Ce sont un peu plus de 450 communautés de communes qui vont exercer directement cette compétence.

LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

Le titre IV (« Se déplacer ») de la Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 crée de nouveaux objectifs et de nouvelles normes en matière de mobilité : lutte contre l'autosolisme, transition énergétique des parcs de véhicules privés et publics, développement des mobilités douces et de l'intermodalité, mise en place des ZFE et voies de covoiturage, association des citoyens aux comités de partenaires.

GUERRE EN UKRAINE

L'invasion russe en Ukraine entraîne de nouvelles hausses du prix des carburants. L'impossible anticipation des évolutions de cette crise et de ses effets sur l'importation d'hydrocarbures – dont nous sommes dépendants – nous contraint à imaginer de nouveaux schémas d'approvisionnement et à transformer nos mobilités à plus ou moins court-terme.

3 - 95 projets soutenus, dont 18 dossiers de création ou d'extension de ligne de tramway
4 - 64 projets retenus

S'ENGAGER ENSEMBLE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE AU SERVICE DE TOUS

2022-2027 : TROIS PRIORITÉS POUR LE QUINQUENNAT

1 PLACER LES MOBILITÉS AU CŒUR DES POLITIQUES PUBLIQUES

La stratégie nationale pour les mobilités du quotidien doit partir des besoins, ceux des publics et ceux des acteurs, les définir, les comprendre, et y répondre par le dialogue et dans une logique d'équité.

Equité des territoires, avec des services adaptés à leurs besoins et à leurs contraintes. Equité des usagers, avec des mesures de solidarité et des aménagements pour en garantir l'accès à tous.

Le tout doit s'appuyer sur un dialogue local et national entre les différents acteurs de la mobilité, mais également sur un dialogue entre celles et ceux qui font les transports et celles et ceux qui font la ville.

On ne peut concevoir la ville de demain sans penser les mobilités, et réciproquement.

Cela doit se traduire à la fois dans la définition des orientations stratégiques, à travers les différents documents de planification, et dans leur mise en œuvre, par des aménagements concrets en matière d'équipements et de gouvernance des transports.

2 PERMETTRE AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) D'AGIR DANS UN CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER STABLE AVEC UNE ORGANISATION SOUPLE

Les dix dernières années ont vu se multiplier les réformes territoriales, avec des conséquences contrastées pour les territoires : elles ont permis de préciser les compétences entre chaque niveau de collectivités, sans cependant toujours donner un cadre clair pour leur coopération, ni surtout s'accompagner des ressources financières nécessaires et adaptées à leur mise en œuvre.

En matière de mobilité, l'articulation des réformes globales (MAPTAM[5], NOTRe[6], 3DS[7]) et des réformes sectorielles (LOM[8], réforme ferroviaire) dessine un cadre encore imparfait, mais qu'il serait hasardeux de modifier à nouveau. Pour les cinq prochaines années, l'Etat doit donc laisser de côté ses habits réformateurs, pour donner le temps aux AOM de mettre en œuvre ce nouveau cadre législatif. Il doit surtout être un facilitateur, en garantissant des ressources stables aux AOM et en leur laissant la possibilité de s'adapter et d'expérimenter quand cela est nécessaire.

3 ASSURER LES TRANSITIONS - ENVIRONNEMENTALES, URBAINES, TECHNOLOGIQUES - EN PASSANT D'UNE LOGIQUE DE « TRANSPORTS EN COMMUN » À UNE CULTURE DE MOBILITÉ DURABLE

Face à l'urgence climatique, la stratégie nationale bas-carbone et la loi climat et résilience fixent de nouveaux objectifs et de nouvelles normes.

De nouvelles technologies émergent pour permettre la transition des équipements vers des solutions plus durables Les usages et les habitudes évoluent également : la mobilité devient un enjeu transverse, un service qui doit s'adapter aux besoins de chacun et à leurs évolutions.

Ces deux transitions impliquent des investissements importants pour les AOM, qui doivent être soutenues et accompagnées.

5 - Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles publiée le 28 janvier 2014
6 - Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République publiée le 7 août 2015
7 -Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification publiée le 9 février 2022
8 -Loi d'Orientation des Mobilités publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019

PLACER LA MOBILITÉ
AU CŒUR DES POLITIQUES PUBLIQUES

Depuis des décennies, les transports urbains sont vus comme un complément, une conséquence d'autres politiques publiques. Ils devraient être une priorité, voire un préalable. Depuis 2017, nous sommes certes passés d'une approche limitée aux transports à une approche plus globale autour de la mobilité. Cela s'est accompagné d'un élargissement du champ des compétences des Autorités organisatrices afin de mieux répondre à la réalité des besoins. La prochaine étape sera de placer la mobilité au cœur des politiques publiques, tant elle est structurante pour la vie quotidienne. Cela devra être un des chantiers prioritaires du quinquennat.

1

MIEUX DÉFINIR LES BESOINS DE MOBILITÉ

Les besoins de mobilité ne cessent d'évoluer et avec eux les habitudes des voyageurs. Jusqu'en 2019, les transports en commun connaissaient ainsi une hausse de leur fréquentation annuelle. Cette année-là, 73% des Français les utilisaient régulièrement, contre 68% en 2017. Bien que la crise sanitaire soit venue ralentir cette tendance au profit de la voiture (85% du transport intérieur de voyageurs en 2020, 80% auparavant) et du vélo, les usagers des transports en commun restent très nombreux : 7,4 milliards de voyages en 2020. 84% d'entre eux envisageraient d'ailleurs de les utiliser plus régulièrement s'ils étaient plus fréquents (source : UTP 2021).

Comme en témoignent ces chiffres, se déplacer reste une nécessité pour les Français, et ce, même si leurs habitudes changent. Les acteurs du secteur doivent donc proposer des solutions collectives qui répondent aux besoins de chacun pour tenter de concurrencer l'autosolisme.

Cela passe notamment par un meilleur dialogue entre les AOM, les usagers et leurs employeurs, pour comprendre et répondre aux nouveaux enjeux des mobilités du quotidien. C'est d'ailleurs l'objectif principal des comités de partenaires prévus par la LOM, dont la composition a été ajustée par la loi Climat et Résilience. Cela passe également par un dialogue avec l'ensemble des opérateurs privés de mobilité –individuelle ou collective – pour apporter une réponse coordonnée, sur la base d'une analyse partagée.

Paroles d'élus

Quelles doivent être les axes prioritaires pour soutenir la mobilité durable en Outre-Mer ?

Il ne peut y avoir de réponse uniforme quant à la mise en œuvre de politiques publiques de mobilité efficientes en Outre-Mer.
Pour autant, les AOM d'Outre-Mer agissent au quotidien pour passer d'un modèle de déplacement basé sur la voiture individuelle à un report modal rendu d'autant plus indispensable que la congestion automobile est devenue un problème récurrent et croissant.
De gros investissements doivent être engagés pour financer des infrastructures appropriées encourageant les ultra-marins à changer leurs habitudes.
Enfin, son économie reposant essentiellement sur une énergie très carbonée, les AOM d'Outre-Mer a besoin d'aides conséquentes pour évoluer vers un modèle environnemental plus vertueux. Cela doit s'accompagner d'innovations adaptées pour tenir compte des spécificités topographiques et climatiques auxquels elles sont confrontées.
C'est pourquoi un soutien spécifique doit être apporté par l'Etat pour aider ces territoires à réussir leur transition écologique et technologique.

Alix NABAJOTH
1er Vice-Président du Syndicat Mixte du Petit Cul-de-Sac Marin,
Vice-Président du GART délégué à l'Outre-Mer

2

ADAPTER LES SERVICES AUX BESOINS LOCAUX DANS LE CADRE D'UNE VISION GLOBALE DE LA VILLE

La LOM réaffirme le droit à la « mobilité pour tous ». Le GART défend une approche solidaire et inclusive de ce principe, vis-à-vis des territoires comme des publics, pour faire face aux besoins immédiats des usagers, en imaginant conjointement les villes et les mobilités de demain.

La mobilité pour tous c'est évidemment l'égalité des territoires dans la mobilité, malgré des besoins différents : l'ANCT9 a ainsi mis en avant 8 profil-types[10], allant des territoires métropolitains ultra-intégrés aux zones les plus rurales. Y compris au sein d'une même AOM, il convient de s'adapter à la densité du tissu urbain, rarement uniforme, aux zones d'emploi, aux zones commerciales, aux quartiers prioritaires de la ville…

Outre l'égalité entre les territoires, il convient de veiller à l'égalité des publics, en levant les différents freins à l'accès aux mobilités.

Le premier de ces freins est tarifaire. Même si les transports publics sont moins onéreux que la voiture individuelle, le coût d'accès au transport reste un enjeu de pouvoir d'achat. C'est pourquoi les AOM mettent en place des mesures de solidarité – allant parfois jusqu'à la gratuité – pour permettre la mobilité de tous les publics.

Le deuxième frein relève de l'accessibilité. Les AOM travaillent aux aménagements de leurs équipements et de leurs services pour les rendre plus inclusifs : aux personnes à mobilité réduite ou atteintes d'autres handicaps, comme à celles ayant des besoins spécifiques en termes d'horaires ou de lieux de desserte.

Le troisième frein tient à la sécurité et la sûreté dans les transports, qui appellent une action résolue et conjointe des AOM et de l'Etat, à la fois sur la prévention des accidents et sur la « police des mobilités ».

> *« Uniformatisation du forfait mobilité durable entre le secteur privé et le secteur public »*

Paroles d'élus

Quel premier bilan tirez-vous des dispositions de la LOM relatives à la Mobilité Solidaire ? Comment en qualité de président de département avez-vous appréhendé ce sujet ?

La mobilité solidaire constitue un nouveau champ d'intervention pour les AOM. Néanmoins, les départements menaient déjà des actions spécifiques dans ce domaine au travers de leurs compétences sociales (plateforme de mobilité, accompagnement au retour à l'emploi, aides individuelles à la mobilité, …).

La crise sanitaire a retardé la définition des bassins de mobilité et, par conséquent, différé la mise en œuvre par la région et les départements du plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire à l'échelle de ces dits bassins. Seule la Région des Hauts de France a d'ores et déjà intégré comme objectif de sa stratégie régionale de mobilité.

Enfin, interfaces avec les demandeurs d'emplois et les publics fragiles, les départements ont un rôle majeur à jouer pour mener des politiques de mobilité solidaire permettant de mieux accompagner l'accès et le retour à l'emploi. Mobilité et insertion constituent deux leviers à activer pour renforcer la cohésion et l'attractivité des territoires.

François DUROVRAY
Président du département de l'Essonne,
6ème Vice-Président du GART

Lever ces freins à l'accès aux mobilités, c'est participer à l'accès à l'emploi[11], aux services publics, à la culture, à la vie sociale, dont certains restent exclus faute de possibilité de se déplacer.

9 - ANCT : agence nationale de la cohésion des territoires
10 - Observatoire des territoires, « La France en douze portraits – Rapport 2019-2020 », ANCT, avril 2021 : https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/la-france-en-douze-portraits-474.
11 - A l'occasion de la présentation de sa Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté (2021), le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion rappelait que « 28% des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur emploi ou leur formation pour des raisons de mobilité ».

3 FAIRE DES AOM DES ACTEURS DES POLITIQUES NATIONALES

Interlocutrices régulières des autres acteurs publics – pour les enjeux d'aménagement et de politique urbaine –, des acteurs privés et des usagers des transports, les AOM ont un rôle majeur à jouer dans la définition d'une stratégie nationale des mobilités du quotidien :

- d'une part, pour mieux définir les transports de demain pour les voyageurs et les marchandises, dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone ;
- d'autre part, pour intégrer systématiquement les questions de mobilité dès la conception de l'ensemble des politiques publiques.

Le GART, espace de mutualisation et porte-parole des AOM, peut jouer ce rôle d'interface avec l'État et mettre en place les conditions d'un dialogue pérenne. Cela passe notamment par l'institutionnalisation de sa présence dans toutes les instances qui réfléchissent aux politiques de mobilité sous tous leurs aspects[12].

4 LE TRANSPORT FAIT LA VILLE

Adapter les mobilités aux besoins de chacun ne peut se faire que dans une ville adaptée aux mobilités. Nos pratiques actuelles en matière de planification, d'aménagement, de gestion de l'espace public, de place accordée aux modes actifs et de gestion du stationnement doivent être réinterrogées. En matière d'aménagement urbain en particulier, les solutions de transports ne peuvent plus être pensées a posteriori.

Faire la ville durable suppose en effet un dimensionnement des infrastructures en amont, et l'articulation de l'ensemble des plans et schémas qui guident les politiques publiques locales (transports, développement économique et emploi, habitat et logement, éducation et jeunesse…).

> *« Faire du GART un référent national de la mobilité (notamment en matière d'innovation et de technologies) »*

Paroles d'élus

Quel lien faites-vous entre urbanisme et mobilité ? Quels sont selon vous les principaux défis à relever pour opérer une meilleure articulation ?

Les liens étroits entre urbanisme et mobilité sont connus depuis longtemps, mais nous rencontrons encore des difficultés à concilier l'immédiateté des besoins de mobilité de nos concitoyens avec le temps long nécessaire au développement des projets urbains. Cela est d'autant plus vrai que les modes de vie s'accélèrent, et que de nouveaux usages et services de mobilité peuvent apparaitre puis disparaitre en l'espace de quelques mois.

Il est donc primordial que les autorités organisatrices de la mobilité bénéficient de leviers leur permettant de gagner en agilité et d'être efficaces sur un très court terme (gestion des livraisons urbaines, encadrement des engins de déplacement personnels, …), tout en continuant à agir sur le long terme en faveur de pratiques de mobilité plus durables. Le GART est également favorable à ce qu'une réflexion soit menée sur une meilleure intégration des politiques publiques de mobilité dans les PLUI (plans locaux d'urbanisme intercommunaux).

Françoise ROSSIGNOL
1ère Vice-Présidente de la Communauté urbaine d'Arras,
3ème Vice-Présidente du GART

12 - Le GART aspire à devenir membre à part entière du Conseil d'orientation des infrastructures

DES MOYENS RENFORCÉS
POUR UNE ORGANISATION EFFICACE

Déceler les nouveaux besoins de mobilité ne suffit pas. Après 10 ans de réformes successives impactant leur gouvernance, les AOM ont surtout besoin de moyens techniques et financiers pour y répondre.
Les acteurs des mobilités, et particulièrement les AOM, attendent un cadre juridique et financier, qui leur donne à la fois la visibilité dans le temps et la souplesse nécessaire pour adapter leur offre et leur fonctionnement aux nouveaux besoins et aux nouvelles contraintes.

1

APPROFONDIR LE CADRE JURIDIQUE

Les modifications intervenues depuis 10 ans nécessitent un temps de mise en œuvre, d'appropriation et de retour d'expérience.

La LOM a par exemple institué des contrats opérationnels de mobilité, conclus par les régions pour rendre pleinement efficiente l'action commune des AOM. Il serait contre-productif de revenir sur ce cadre, alors que beaucoup de contrats n'ont toujours pas été signés. Il parait plus utile d'accompagner les AOM dans leur mise en place. Un point d'étape pourrait être fait en janvier 2023 pour examiner le besoin ou non de fixer un calendrier plus contraint afin d'accélérer leur mise en œuvre.

Au-delà de la question des contrats de mobilité, l'enjeu principal du quinquennat doit être de faciliter l'action des AOM :

- en libérant du temps pour la mise en place de leurs projets, plutôt que le consacrer à s'adapter à un nouveau cadre juridique ;
- en assouplissant certaines réglementations, notamment en matière d'urbanisme et de technologie ;
- en renforçant la coordination entre intercommunalités, sur les déplacements en zones rurales et périurbaines.

Néanmoins, les chantiers juridiques sont nombreux : sécurité et sûreté, réglementation sur les données, évolution des normes environnementales…

Paroles d'élus

Quel premier bilan tirez-vous dans votre région des dispositifs prévus par la LOM pour une meilleure coordination des politiques publiques de mobilité ? (Bassins de mobilité, contrats opérationnels)

- La Région des Pays de la Loire a établi depuis plusieurs années un dialogue constant avec les territoires, autour notamment d'ateliers organisés avec les exécutifs des intercommunalités et des départements.
- Jouant pleinement son rôle de cheffe de file et d'AOM régionale, la Région s'est positionnée en coordinateur et facilitateur des actions de mobilité et de leur évaluation. Après une quarantaine de réunions, les premiers comités de pilotage se sont réunis en avril 2022 et les premiers contrats opérationnels de mobilité pourront être signés d'ici la fin de l'année.
- Par ailleurs, 16 bassins de mobilité ont été dessinés, à partir des flux principaux de déplacement et des coopérations existantes sur les territoires.
- La mise en œuvre des nouvelles lois, LOM et 3DS, n'est pas toujours aisée notamment dans la répartition des compétences et le financement des services ; des clarifications seront nécessaires pour renforcer la transversalité et la continuité des services de transport.

Roch BRANCOUR
Vice-Président de la Région des Pays de la Loire,
4ème Vice-Président du GART

2

GARANTIR DES RESSOURCES SUFFISANTES POUR DES SERVICES ADAPTÉS ET DE QUALITÉ

La mobilité du quotidien est un des leviers majeurs du développement équilibré de nos territoires, articulant enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Pourtant les investissements restent quasiment intégralement portés par les collectivités territoriales dans un contexte de tension sur les ressources publiques locales.

Les ressources propres des AOM comme les aides de l'État doivent donc non seulement être pérennisées, mais surtout renforcées.

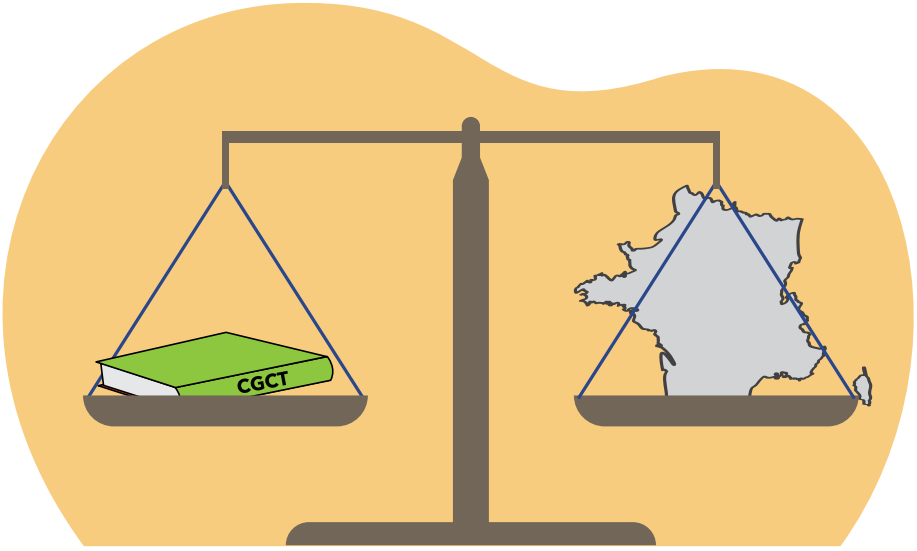
Cette tension financière a été aggravée par la crise sanitaire : en 2020, les AOM ont perdu 2,35 milliards d'euros de recettes tarifaires et 5 % du versement mobilité, du fait de l'activité partielle et des reports de cotisations octroyés aux employeurs. En 2021, les recettes tarifaires restaient inférieures de 30% à leur niveau d'avant crise.

Au-delà du contexte post-crise sanitaire et des incertitudes actuelles sur le coût de l'énergie, l'impact environnemental et économique des mobilités durables justifie à lui seul qu'elles soient encouragées par des outils budgétaires et fiscaux nationaux adaptés.

Sur le plan environnemental, les transports en commun sont nettement moins polluants que la voiture : pour un même trajet, un passager en bus pollue trois fois moins qu'un automobiliste[13].

Sur le plan économique, les transports en commun favorisent à la fois l'attractivité des entreprises et celle des quartiers desservis : le prix de l'immobilier d'un bien proche d'une station de métro (moins de 500 m) est en moyenne 7,7%[14] supérieur à celui d'un bien plus éloigné.

La stratégie nationale bas-carbone faisait d'ailleurs de cette prise en compte des externalités positives et négatives de chacun des modes un des leviers majeurs pour atteindre la neutralité carbone du secteur des transports à horizon 2050.



13 - ADEME : Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar
14 - Enquête Homadata sur la corrélation entre les transports en commun et le prix de l'immobilier.

ASSURER LES TRANSITIONS
DES USAGES, DES MODES, DES TECHNOLOGIES...

Dis-moi comment tu vis, je te dirai comment tu te déplaces. Dis-moi comment on vivra, je te dirai comment on se déplacera.
Toute la difficulté du travail des AOM tient dans cette articulation indispensable entre les usages actuels, divers et instables, et les usages futurs que les dynamiques démographiques, les besoins économiques et les défis environnementaux imposeront. D'où la nécessité de définir une stratégie globale des mobilités du quotidien.
Cela passe indubitablement par l'innovation. Innover, ce n'est pas remettre en question l'intégralité de nos solutions de transport ni promouvoir une technologie plus qu'une autre. Innover, c'est d'abord s'interroger sur nos besoins, repenser nos usages et redéfinir notre rapport à la mobilité. C'est ainsi que nous pourrons faire de l'innovation un outil au service des politiques publiques et favoriser la mutualisation des risques pour permettre à chaque AOM de maîtriser son destin.

1

ARTICULER LES DIFFÉRENTS MODES ET USAGES

L'émergence d'une pluralité de solutions de mobilité pose la question de leur coexistence dans l'espace public. L'ambition des AOM, c'est en effet d'encourager leur complémentarité, au-delà de la logique traditionnelle d'opposition entre autosolisme et transports en commun.

Les mobilités douces représentaient plus d'un quart des déplacements en 2019. Leur encouragement passe par un réaménagement de la voirie, l'entretien et la sécurisation des zones piétonnes et des voies cyclables, notamment face au développement parfois anarchique de mobilités alternatives -individuelles ou en libre-service.

Les transports collectifs en site propre (TCSP) représentent le moyen le plus efficace, le plus écologique et le plus sécurisé de lutter contre la congestion urbaine. Plusieurs appels à projets ont été lancés ces dernières années pour développer ces modes de transport dans les différentes métropoles. Il faut continuer en ce sens, créer de nouvelles lignes et agrandir les réseaux existants, afin de les rendre de plus en plus attractifs.

Malgré l'émergence de ces solutions nouvelles, la voiture représente toujours 63% des déplacements du quotidien en 2019, et reste incontournable en zone rurales et périurbaines. Les AOM et leurs interlocuteurs locaux sont ainsi confrontés à la question de la place à lui laisser dans l'espace public.

L'articulation des différents modes et usages nécessite de penser ensemble les différents réseaux de transports, de les relier, de proposer des horaires coordonnés, et d'en faciliter l'accès.

Les parkings relais et les hubs d'intermodalité jouent ainsi un rôle clé d'interface entre zones denses et peu denses. Ils devront être au cœur de la stratégie que nous appelons de nos vœux, pour éviter que ne se développe plus encore le sentiment de relégation territoriale.

L'encouragement de l'usage du vélo implique quant à lui de réfléchir à ses conditions d'accès dans les transports en commun, en combinant solutions techniques et contraintes horaires.

Enfin, la LOM a défini le cadre dans lequel les autorités organisatrices peuvent concevoir la mobilité comme un « service ».

La mise en œuvre du MaaS (Mobilité servicielle) nécessite désormais des outils mutualisés et la mobilisation des données des acteurs privés, afin de proposer des solutions publiques regroupant achat de titres, calcul d'itinéraires et information sur l'ensemble des solutions de mobilité offertes. Le GART est ainsi favorable à la création d'un calculateur d'itinéraire national sous maîtrise d'ouvrage publique.

2 METTRE LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE CHOIX POLITIQUES ET NON L'INVERSE

L'innovation doit répondre à des besoins, parfois spécifiques, et à des objectifs définis. Elle est au service de la stratégie et des choix politiques effectués en amont. Et non l'inverse.

L'innovation et la technologie viennent faciliter l'articulation des modes et usages par l'émergence de nouveaux équipements et de nouveaux services. Mais il ne s'agit pas pour autant de mettre au point de nouvelles technologies et équipements simplement parce qu'il est possible de le faire.

Ces innovations concernent notamment le matériel roulant par l'amélioration des équipements existants (bus nouvelle génération, véhicules électriques ou hybrides, rétrofit, vélos pliables…) ou par le développement de nouvelles solutions (téléphériques, trains de véhicules, urbanloop, livraison par drones, navettes rail-route éventuellement à la demande...).

Les nouvelles mobilités mobilisent également l'intelligence artificielle (IA), à travers la gestion dynamique de la circulation, l'autonomie des véhicules, le calcul d'itinéraires et le service aux voyageurs.

Ce qui relevait hier de la science-fiction améliore désormais les services de mobilité en apportant un meilleur confort, de la rapidité ou de la sécurité. L'innovation permet de développer l'offre et de desservir des zones auparavant inaccessibles.

De nombreuses AOM restent néanmoins réticentes au développement de certaines technologies telles que l'Intelligence Artificielle, qui implique une collecte complexe et une gestion coûteuse de données parfois sensibles. Une réflexion commune doit donc être engagée sur trois aspects : la régulation des données (GAFAM[15] et data centers), l'adaptation des équipements aux nouvelles technologies et les aménagements urbains que les nouvelles mobilités requièrent.

Paroles d'élus

Quel est, selon vous, le rôle que doivent jouer les régions pour favoriser une meilleure intermodalité ?

L'intermodalité est l'attente fondamentale des femmes et des hommes. C'est ce qui permet à la mobilité d'être ce droit fondamental à ne pas être assigné à résidence.
Les régions comme leader des mobilités sont au cœur du dispositif pour permettre aux différents modes de mobilité de bien communiquer ensemble, de bien être en cohérence et en correspondance.
En Occitanie, nous avons initié une politique forte avec les pôles d'échanges multimodales. Les pôles d'échanges multimodales concrétisent cette nécessité d'articuler ensemble les mobilités.
Les régions doivent additionner, agréger, rassembler les différentes mobilités pour fluidifier les parcours pour les ayants droit aux mobilités.

Jean-Luc GIBELIN
Vice-Président de la Région Occitanie,
5ème Vice-Président du GART

3 ENCOURAGER LES COLLECTIVITÉS À INNOVER DANS UN CADRE SÉCURISÉ EN MUTUALISANT LES RISQUES

Les délais entre la naissance d'un projet et sa réalisation sont souvent longs : de la définition du besoin aux travaux de mise en place, en passant par la consultation des acteurs concernés, le risque est souvent grand que les projets ne correspondent plus aux besoins ou que les solutions soient déjà obsolètes lors de leur mise en place. L'État doit donc assurer en priorité un cadre juridique stable et propice à l'innovation.

Cela passe notamment par une adaptation des règles de la commande publique, pour garantir la liberté de choix et faciliter l'expérimentation, à travers des seuils et des procédures adaptés. Plus généralement, l'État doit veiller à ce que le cadre réglementaire et le traitement administratif des projets ne soient pas sources de complexité inutile et donc de retards et de surcoûts.

Cela passe également par une sécurisation financière de l'innovation. La recherche de solutions nouvelles par les AOM concourt à des objectifs d'intérêt national : équilibre territorial, cohésion sociale, réduction de l'empreinte carbone. Il est donc à la fois inéquitable et contre-productif de faire peser sur les seules AOM le risque d'une innovation qui bénéficie à tous. C'est pourquoi le GART plaide pour la mise en place de dispositifs de soutien à l'innovation au niveau national : fonds national de garantie à l'innovation, prêts garantis par l'État pour l'achat de véhicules propres, intégration des véhicules rétrofités dans le calcul de la réduction des gazs à effet de serre.

Au-delà de ce soutien financier, le développement d'une stratégie nationale pour des mobilités du quotidien durables et innovantes passe par la mutualisation des compétences, l'accompagnement des filières et le partage d'expériences.

Interface entre AOM, pouvoirs publics nationaux et acteurs de l'innovation, le GART entend ainsi se positionner comme un « manager des mobilités », accompagnant les stratégies d'innovations à l'échelle nationale, régionale et locale. Tout en restant fidèle à sa position de neutralité technologique, pour éviter toute standardisation et laisser aux AOM le soin de sélectionner les innovations selon leurs besoins spécifiques, il jouerait un rôle de conseil et d'animation de la mutualisation des expériences et des compétences (R&D, ingénierie de projet, expertise, …). Il aiderait ainsi les AOM à se prémunir des « mauvaises » solutions pour les encourager à innover de manière sécurisée et éclairée.

De son côté, l'État doit déployer un approche industrielle ambitieuse sur le sujet des mobilités du quotidien, en encourageant aux niveaux français et européen une innovation adaptée aux besoins locaux.

Paroles d'élus

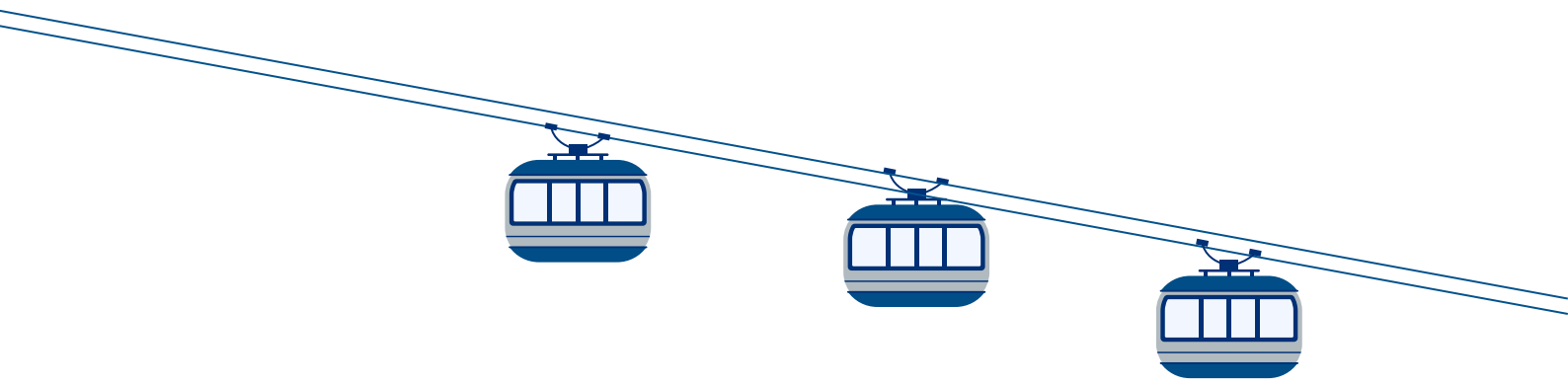
Comment aider les AOM à faire face financièrement aux défis de transition énergétique ?

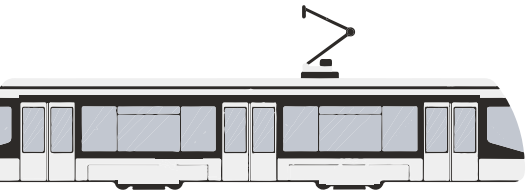
Depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte renforcée par la transposition de la directive européenne dite « véhicules propres », les autorités organisatrices de la mobilité ont l'obligation d'acquérir, ou d'utiliser, lors du renouvellement de leur parc, des véhicules à faibles ou très faibles émissions.
Si la transition énergétique de ces flottes de véhicules est plus que nécessaire et légitime pour lutter contre le réchauffement climatique, elle est indéniablement onéreuse pour les finances locales au regard des coûts de ces nouveaux matériels. Or, les aides apportées par le gouvernement, jusqu'à présent, n'ont pas été à la hauteur des enjeux financiers que doivent engager les AOM.
C'est pourquoi, le GART, lors des dernières élections présentielles et dans le cadre de cette plateforme pour les élections législatives, défend, pour la mandature à venir, un nouveau plan d'investissement de l'Etat à hauteur de 5 milliards d'euros en faveur de la mobilité du quotidien. A ce titre, nous demandons à ce que 2 milliards d'euros soient spécifiquement consacrés à la conversion des véhicules habituellement non couverte par les appels à projets TCSP.

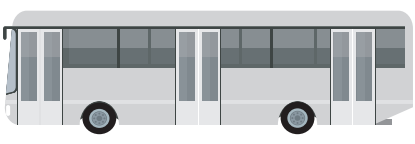
Charles-Eric LEMAIGNEN
Vice-Président d'Orléans Métropole, 2ème Vice-Président du GART délégué au financement et à la tarification

15 - GAFAM : Acronyme utilisé pour désigner les «géants» du numérique que sont Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft

NOS PROPOSITIONS D'ACTION







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

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

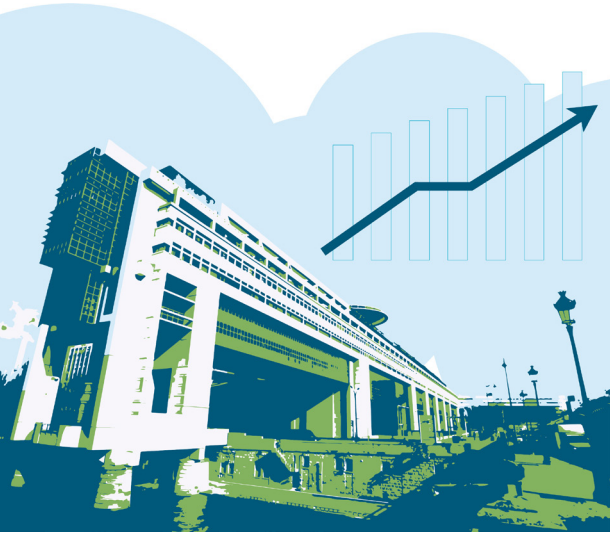
1 Chiffre clé 25 MD€

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.



« 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 »

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.

PROPOSITION 2

RÉTABLIR LA TVA À 5,5%

POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ D'INVESTISSEMENT DES AOM

1 Chiffre clé 250 M€

en portant le taux de TVA sur les transports publics à 7% en 2012, puis à 10% en 2014, l'Etat a fait perdre 250 M€ de ressources annuelles aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM).

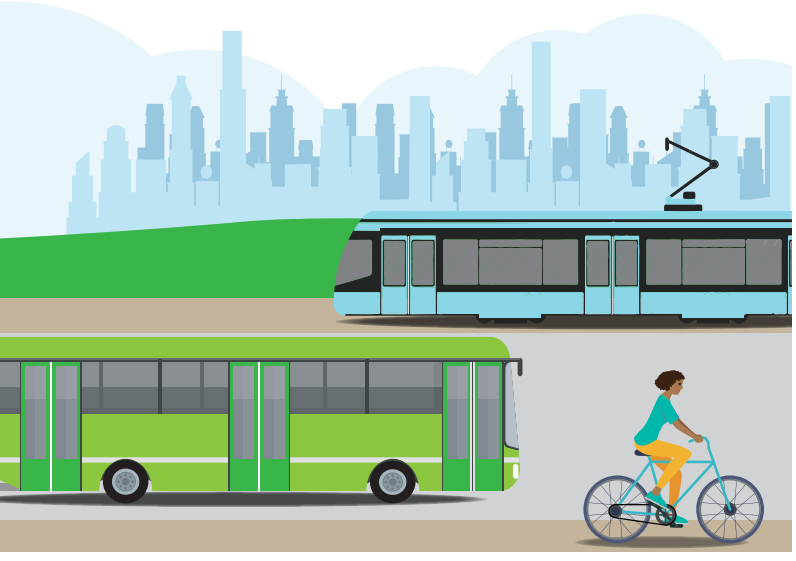
2 POURQUOI C'EST UTILE ?

L'attractivité des services de mobilité passe à la fois par leur efficience et par leur prix. Chaque année, les AOM investissent en moyenne 10 milliards d'euros dans les équipements et les infrastructures, soit un tiers de leur budget.

Rétablir le taux réduit de TVA pour les transports du quotidien leur apporterait des marges de financement nouvelles, sans augmentation tarifaire pour les usagers ni contribution supplémentaire des employeurs ou des budgets locaux.

L'offre supplémentaire déployée permettrait d'encourager les modes alternatifs à l'autosolisme, relancer la fréquentation des transports du quotidien, et soutenir un secteur durement touché par la crise sanitaire.

Des services de mobilité durables pour tous : c'est une nécessité absolue. Appliquons-leur donc le taux de TVA adapté à ce qu'ils sont : un produit de première nécessité.



« Rétablir la TVA à 5,5 % c'est permettre aux AOM de poursuivre leurs investissements »

POURQUOI C'EST POSSIBLE ? 3

La fixation d'un taux réduit pour les transports du quotidien est permise par le droit européen. C'est d'ailleurs le cas en Belgique, en Allemagne, en Suède ou au Portugal.

L'argument du manque à gagner pour les finances de l'Etat n'est pas recevable. Des solutions de financement de cette mesure existent, comme par exemple la taxation des liaisons aériennes intérieures ou celle du chiffre d'affaires des autoroutes.

La baisse de la TVA contribuerait à proposer une offre de mobilité accessible, diversifiée et écologique qui bénéficierait aux territoires en termes d'emplois, d'équilibre territorial ou de pollutions évitées. Le véritable impact d'une mesure fiscale doit être évalué au regard des externalités positives qu'elle induit et non au seul « coût » qu'elle génère.

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi baisser la TVA si ce n'est pas pour baisser le prix des titres ?

Si la baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire, l'objectif de cette mesure est plutôt de dégager des marges de manœuvre pour contribuer au développement des politiques de mobilité des AOM et au financement des investissements nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique qui est l'objectif n°1, à la transition énergétique des flottes de véhicules, à l'amélioration du maillage des réseaux et de la fréquence de l'offre, à la rénovation des infrastructures et au développement de nouveaux services de mobilité...

Néanmoins, la bouffée d'oxygène induite par cette mesure ne règlera pas seule la question de l'équilibre économique fragile de nos réseaux de transports publics.

TRANSFORMER EN SUBVENTIONS LES AVANCES DE TRÉSORERIE

VERSÉES DANS LE CADRE DE LA CRISE SANITAIRE

1 Chiffre clé 2,35 MILLIARDS €

En 2020, la crise sanitaire a fait perdre 2,35 milliards d'euros de recettes tarifaires aux AOM (1,3 milliards pour Ile-de-France Mobilités, 500 millions pour les AOM urbaines de province et 550 millions pour les AOM régionales).

2 POURQUOI C'EST UTILE ? / COVID-19 : DES CONSÉQUENCES DURABLES POUR LES AOM

La crise sanitaire a engendré en 2020 une diminution sans précédent de la fréquentation des transports publics, qui s'est traduite par une double perte de ressources : -5% de versement mobilité, du fait de l'activité partielle et des reports de cotisations octroyés aux employeurs ; - 30% de recettes tarifaires, qui restent impactées en 2021.

Pour pallier ces pertes, l'Etat a mis en place deux dispositifs :

- un système de compensation des pertes de versement mobilité, au mode de calcul restrictif et aux bénéficiaires limités (IdF Mobilités et quelques AOM urbaines) ;
- des avances remboursables, par des prêts à taux zéro, pour pallier les pertes de recettes tarifaires et de versement mobilité (1,157 Mds € pour IdF mobilités, 647 M€ pour les AOM urbaines).

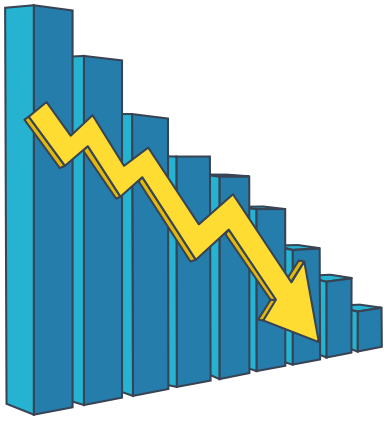
Aujourd'hui encore, la fréquentation reste en-deçà des chiffres d'avant crise, du fait du recours durable au télétravail et du retour inquiétant de l'usage de l'autosolisme. Pourtant, l'offre est restée presque inchangée en dehors des périodes de confinement, afin de garantir l'accès de tous à des mobilités décarbonées.

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ? / UN SOUTIEN PÉRENNE POUR LES AOM

C'est le remboursement de ces avances qui posera un problème financier aux AOM, encore affectées par les conséquences de la crise sanitaire.

Certes, les avances accordées par l'État comportent une clause de « retour à meilleure fortune » : les remboursements ne débuteront qu'à la condition conjointe que le versement mobilité et les recettes tarifaires retrouvent leur niveau de 2019. Toutefois, cette clause expire en 2025, quel que soit le niveau du versement mobilité et des recettes tarifaires. En conséquence, les AOM risquent de ne pas pouvoir poursuivre leurs investissements pour rendre leur réseau de transport toujours plus attractif. L'indispensable soutien public pérenne passe donc par la transformation des avances remboursables en subventions.

Cela permettrait de concrétiser une aide plus conséquente aux mobilités du quotidien, un peu oubliées du plan de relance, malgré leur rôle majeur dans le développement économique des territoires, leur dynamisme et leur attractivité.



« La crise sanitaire a engendré une diminution sans précédent de la fréquentation des transports publics et des recettes des AOM. »

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

N'y-a-il pas un problème d'équité entre AOM si les avances deviennent des subventions ?

Les deux dispositifs mis en place par l'Etat n'ont fait qu'accroitre l'iniquité entre les AOM, selon qu'elles y avaient ou non accès, alors que toutes ont été touchées de manière durable.

C'est pourquoi, au-delà de la transformation des avances remboursables en subventions pérennes, le GART plaide pour que l'ensemble des AOM urbaines ou régionales puissent bénéficier, au titre de l'année 2020, de la compensation de leurs pertes de VM et de recettes tarifaires, dans le respect de l'octroi des avances remboursables : 8% du produit du versement mobilité 2019 et 35% des pertes de recettes tarifaires 2019.

PROPOSITION 4

GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU VERSEMENT MOBILITÉ

1 Chiffre clé 45%

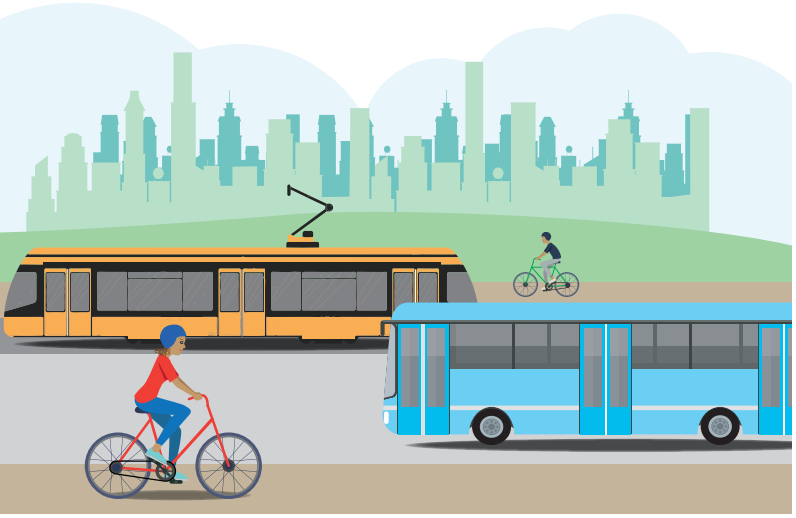
C'est la part du Versement mobilité dans le financement des transports urbains en Ile-de-France et en région, soit un peu plus de 9 milliards d'euros en 2021.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Le versement mobilité est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de 11 salariés et plus, directement affecté aux AOM urbaines pour financer la réalisation de leurs investissements et la mise en place de services de mobilité. C'est une ressource totalement redistribuée aux entreprises de la filière transport et donc à l'emploi local.

Le versement mobilité oeuvre, depuis sa création, à la mise en place d'un maillage de réseaux de transport au service du bassin de vie et de ses habitants : mise en place de transports en commun en site propre, de services de mobilité multimodaux, accessibles, garants de l'équité territoriale... Il a ainsi permis de mettre en place une offre de mobilité répondant à la fois aux déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi qu'à ceux de la vie quotidienne. Le VM permet, par ailleurs, de maintenir une tarification abordable pour la plupart de nos concitoyens et de faciliter ainsi le transfert modal qui est une des mesures les plus favorables à la lutte contre le changement climatique.

La pérennité du versement mobilité est donc cruciale pour assurer tout à la fois un bon niveau de service de transport et poursuivre le développement d'une offre de mobilité durable.



« Le versement mobilité œuvre, depuis sa création, au maillage de réseaux de transport urbain efficients »

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ?

Qualifié d'impôt de production, le versement mobilité est parfois réinterrogé voire remis en question. Or, son poids dans le financement des transports urbains (plus de 9 milliards d'euros en 2021) fait de lui un pilier du modèle économique français de la mobilité urbaine.

Le rendement du versement mobilité est étroitement lié à la densité du tissu économique de l'agglomération mais aussi à la politique de mobilité de l'AOM. Ce rendement est d'ailleurs proportionnel aux besoins de transport des usagers sur le territoire concerné.

Sa suppression ou son remplacement par une autre ressource moins adaptée remettrait en cause l'existence même des réseaux de transport urbain dans les différents territoires et un effondrement du modèle économique.

Aussi, le GART revendique la sanctuarisation du versement mobilité dans ses modalités de fonctionnement actuelles.

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

N'est-ce pas un moyen de faire payer aux entreprises privées un service pour les autres ?

Il est nécessaire de rappeler que le versement mobilité est certes acquitté par les entreprises privées mais également par les employeurs publics. Les employeurs sont ainsi les premiers bénéficiaires d'un réseau de transport efficient, contribuant grandement à leur attractivité.

Grâce aux comités des partenaires introduits par la loi d'Orientation des Mobilités (2019), les AOM et les employeurs peuvent désormais œuvrer conjointement pour inciter les salariés à s'orienter vers des solutions de mobilités alternatives à l'autosolisme : transports collectifs, mobilités douces, autopartage, covoiturage …

DÉVELOPPER UN TITRE UNIQUE POUR TOUTES LES MOBILITÉS

A L'ECHELLE NATIONALE

1 Chiffre clé 817

C'est le nombre de collectivités territoriales et d'EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale) ayant le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, avec une diversité de tarifications pas nécessairement compatibles, diversité renforcée notamment par la mise en place de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Pour créer un choc de simplification et donc encourager les Français à utiliser les solutions de mobilité collectives, qu'il s'agisse d'un usage quotidien – domicile-travail par exemple – ou de recours plus ponctuels, il est indispensable de permettre à chacun de pouvoir accéder à l'ensemble de l'offre publique de mobilité, sans devoir à chaque fois s'adapter à la diversité des supports et des titres propres à chaque réseau de transport, voire à chaque type de service (train, bus, vélo, autopartage, covoiturage, trottinettes,…).

Grâce à une plateforme unique, développée sous l'égide de l'Etat et indépendante des plateformes privées, les usagers pourraient non seulement acheter et conserver leurs titres, mais également être accompagnés et guidés en temps réel avec des fonctionnalités de calcul d'itinéraire, d'offre de services et de prévision du trafic développées.

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ?

Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale, dans le cadre d'un programme de recherche et développement (R&D) supervisé par un comité de pilotage associant services de l'Etat, associations de collectivités locales et représentants des opérateurs privés de la mobilité. Le déploiement local se ferait en concertation avec les AOM, après une phase d'expérimentation sur un panel de territoires représentatifs.

Le titre unique existe déjà, notamment en Suisse, où les voyageurs peuvent accéder à l'ensemble des services de transports grâce à leur « SwissPass ». Il permet aussi bien de voyager en train que de déverrouiller une voiture en libre-service, et donne même accès à d'autres activités notamment culturelles et sportives. Lors de sa mise en circulation, ce pass a représenté un investissement d'environ 60 millions d'euros (3/4 pour son développement et 1/4 pour les appareils de lecture).

4 VRAIE QUESTION… FAUX PROBLÈME ?

Cela ne risque-t-il pas de générer des coûts importants pour les AOM ?

Tout l'enjeu d'une R&D, portée par l'Etat, est justement de permettre de construire des solutions techniques qui puissent s'adapter à tous les types de supports existants : carte de transport, application smartphone, compte citoyen, paiement carte bleue, … Ce travail préalable permettra de limiter les coûts de transformation des équipements existants, et de proposer la solution la plus neutre à la fois techniquement et financièrement.

« Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale … »

CRÉER UN BUREAU DES TEMPS

ET ENGAGER UNE RÉFLEXION GLOBALE SUR LES HORAIRES ET LES USAGES

1 Chiffre clé 270 MD€

C'est le coût social et économique de la congestion routière dans l'Union européenne . Un coût qu'une meilleure organisation des mobilités sur une journée peut contribuer à réduire.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Mieux saisir les besoins et les enjeux spatiaux et temporels des transports dans les territoires implique de placer la mobilité au cœur des politiques publiques. Les horaires et les temps de transport sont, en effet, la conséquence directe de nos autres activités : professionnelles, scolaires, personnelles, sociales… Une organisation optimale des mobilités passe donc par une réflexion et une action coordonnée sur les rythmes sociaux, associant administrations, établissements scolaires et d'enseignement, acteurs économiques et Autorités Organisatrices de Mobilité.

La création d'un « bureau des temps » à l'échelle nationale, déconcentré à l'échelle départementale ou régionale, aurait pour objectif de travailler collectivement à l'optimisation de ces rythmes. Cela permettrait de lisser la fréquentation des transports et des réseaux routiers sur la journée, d'optimiser les ressources humaines et matérielles, et d'améliorer les problèmes de congestion urbaine par des solutions de mobilité partagées, efficientes et accessibles à tous.

« Il faut penser ensemble toutes les politiques publiques qui impactent nos emplois du temps »

POURQUOI C'EST POSSIBLE ? 3

La crise sanitaire a bouleversé notre rapport à la distance et au temps, nos habitudes de vie, de travail et de consommation, nos besoins de mobilités. C'est l'occasion de penser ensemble toutes les politiques publiques qui impactent nos emplois du temps.

Le GART, porte-parole des AOM, propose qu'un comité de liaison interministériel soit mis en place pour traiter les mobilités du quotidien de manière globale et à l'échelle nationale, dans leur articulation avec les autres politiques publiques (Éducation nationale, Enseignement supérieur, Santé, Emploi, Aménagement du territoire, Économie et commerce, …).

Au niveau local le dialogue pourra s'établir entre les AOM réunies au sein des bassins de mobilités, ainsi que dans le cadre des comités de partenaires. Sur le modèle des expérimentations déjà menées en Italie et dans quelques agglomérations françaises, il s'agit de définir les besoins et les solutions directement auprès des usagers, en lien avec les employeurs – publics et privés –, les services publics – nationaux et locaux – et les acteurs économiques du territoire.

4 VRAIE QUESTION… FAUX PROBLÈME ?

Comment obtenir des données pour la gestion des temps ?

Pour réfléchir efficacement à l'adéquation optimale entre demande et offre de mobilités, il est indispensable de pouvoir s'appuyer sur l'ensemble des données d'usage disponibles. Or une part majeure n'est actuellement pas mobilisable par les AOM : si les données produites par les services publics de mobilité sont désormais en open data, les acteurs privés n'ont aucune obligation de mise à disposition de celles qu'ils détiennent, alors qu'ils collectent des informations sur les flux ou sur les occurrences de recherche (pour tel ou tel service, trajet ou horaire) qui pourraient être exploitées afin de préciser les besoins des usagers. Une des premières missions de ce bureau des temps sera donc une collecte efficace des données, appuyée par la mise en place d'une législation plus adaptée aux besoins des AOM en la matière.

INTÉGRER LE BioGNV

DANS LES ÉNERGIES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS

1 Chiffre clé 30%

30% : la part des véhicules EURO 4 et EURO 5 encore en circulation dans les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de moins de 100 000 habitants.
30% : surcoût que doivent supporter les AOM pour se mettre en conformité avec le décret du 17 novembre 2021.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Si la mobilité la moins polluante reste la mobilité évitée, les besoins de transport demeurent. Les AOM sont donc obligées de verdir leurs flottes pour répondre aux objectifs nationaux et européens en matière de développement durable. Cela représente 1,2 milliard d'euros d'investissement sur 2021-2022, auquel s'ajoutent 148 millions d'euros pour la transition des dépôts de bus et autres infrastructures.

Le BioGNV (gaz naturel issu de la méthanisation, et non d'énergies fossiles) est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM. Les véhicules BioGNV ne sont malheureusement pas considérés actuellement comme des véhicules à très faibles émissions (VTFE), contrairement à l'électricité et à l'hydrogène. Intégrer le BioGNV aux technologies dites VTFE permettrait ainsi d'accélérer et faciliter le processus de verdissement des flottes, au moins dans une logique transitoire.

L'exclusion du BioGNV pose également le problème des investissements déjà initiés par les AOM avant la mise en place de nouvelles contraintes. Elles se retrouvent avec des flottes BioGNV qui doivent déjà évoluer vers l'hydrogène et l'électricité pour correspondre à la réglementation.

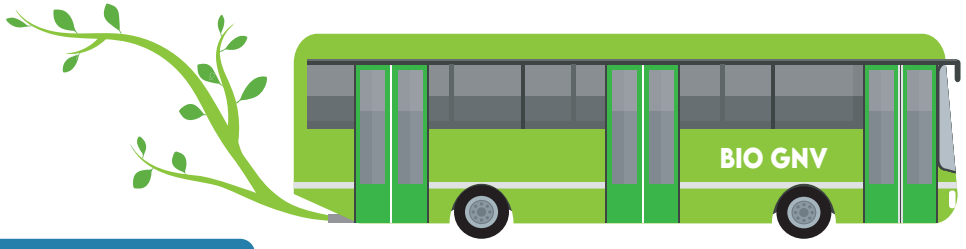
3 POURQUOI / COMMENT C'EST POSSIBLE ?

Sans remettre en cause les autres technologies (hydrogène et électricité) qui ont chacune leurs atouts, ni flécher une technologie comme supérieure ou plus vertueuse, il s'agit de repenser les critères de notation des catégories EURO, pour considérer d'autres caractéristiques que les émissions de gaz à effet de serre, seuls pris en compte actuellement.

Lorsqu'on considère l'impact environnemental des technologies « du puits à la roue », le BioGNV apparait en effet plus vertueux que des technologies concurrentes mieux classées. Plus mature, il offre également un meilleur rapport coût-performance que les autres technologies.

Une telle mesure permettrait de s'appuyer sur cette technologie pour faciliter et accélérer le verdissement des flottes, même de manière transitoire, avant de passer à des technologies considérées - à tort ou à raison - comme plus vertes.

« Le BioGNV est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM »



4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi rajouter une technologie, qui crée des problèmes d'articulation, et repousser à plus tard la transition ?

Concernant les parcs mixtes, les coûts supplémentaires, les difficultés techniques d'exploitation et d'approvisionnement dépendront des choix faits par les AOM.

Sur la question du temps, le BioGNV n'est pas une manière de repousser à plus tard. C'est à la fois une solution de transition et d'évolution partielle du parc en attendant d'investir vers d'autres technologies, lorsqu'elles seront plus abouties, moins coûteuses, et avec moins de risques technologiques.

Directeur de la publication : Louis Nègre, Président du GART

Adresse : 22 rue Joubert - 75009 PARIS

Contact : 01 40 41 18 19 - www.gart.org - @GART_officiel - gart@gart.org

PAGE DE NOTES

Contact GART : gart@gart.org