

Améliorer la qualité et l'offre de mobilité

QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- **137** réseaux de transports publics sont comptabilisés, dont 64 réseaux desservant plus de 100 000 habitants.
- **33 millions** d'habitants bénéficient chaque jour des réseaux de transports publics.
- **6,2 milliards** de voyages réalisés chaque année en France.
- **48,8 milliards** d'euros de dépenses publiques par an sont consacrés aux mobilités en France.

La qualité et l'offre de mobilité sont au cœur des priorités des territoires urbains. Souvent à l'origine de la mutualisation territoriale et de l'intercommunalité, elles vont aujourd'hui au-delà de chaque territoire, faisant vivre au quotidien « l'alliance des territoires ». Si elles sont indispensables à la qualité de la vie, elles sont l'un des vecteurs de lutte les plus efficaces contre les exclusions sociales et géographiques mais également contre l'isolement dû à l'âge ou au handicap. La mobilité contribue aussi fortement à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des habitants, ainsi qu'à une gestion mieux maîtrisée de l'utilisation de l'espace.



Associant les acteurs institutionnels (régions, collectivités locales, Etat), mêlant gestion publique, exploitation privée ou start-up, l'offre de nouvelles capacités de mobilités intègre aujourd'hui le vélo, le piéton, l'autopartage, le covoiturage aux côtés de l'offre publique traditionnelle et de nouveaux modes, tels que les téléphériques urbains ou les véhicules à hydrogène.

Si la mobilité des voyageurs n'a cessé de progresser et reste fortement perfectible (gestion des tarifications, zones peu denses, horaires décalés ...) malgré la diversité des acteurs et des modes, la situation est différente pour les marchandises, où la gestion du fret non routier est aujourd'hui un nouvel enjeu majeur pour les territoires urbains.



La méthode prônée par les élus de France urbaine

Confrontés à la nécessaire augmentation de l'offre de mobilités du quotidien, à la réduction des facteurs d'isolement social, générationnel ou géographique, aux enjeux climatiques, les élus de France urbaine attendent de l'Etat qu'il prenne pleinement sa place dans le financement de la transition écologique et consente enfin à respecter les compétences assumées par les élus urbains, en évitant toute surenchère législative, réglementaire ou normative. La pleine responsabilité des territoires doit leur permettre d'être soutenus pour un financement adapté aux impératifs de transition écologique.



Des propositions concrètes

- **Doubler les aides à la conversion des flottes de véhicules dans les territoires concernés ou impactés par une ZFE**, avec une gestion locale de ces aides ;
- **Soutenir l'implantation des modes de transports alternatifs, comme les stations vélo, de manière intensive au sein des ZFE ;**
- **Soutenir plus fortement, de la part de l'Etat, les ZFE, avec une coordination interministérielle et demander une participation financière des régions pour diminuer plus fortement le reste à charge pour le changement de véhicules pour les plus modestes ;**
- **Valoriser la recherche et les innovations publiques en termes de transports ;**
- **Instaurer une TVA à taux réduit (5,5%) pour les mobilités publiques du quotidien ;**
- **Pérenniser le versement mobilité ;**
- **Assurer des garanties financières et des compensations de financement de toutes les Autorités organisatrices de la mobilité en cas de crise ;**
- **Alléger les délais de procédures de création ou de modification des projets de transport ;**
- **Soutenir plus fortement les dessertes ferroviaires en milieu urbain : RER métropolitains, étoiles ferroviaires ;**
- **Valoriser, dans le respect des volontés locales, les friches ferroviaires ou fluviales ;**
- **Soutenir le fret ferroviaire, aéroportuaire et fluvial ;**
- **Accompagner financièrement le développement des mobilités douces, y compris pour les marchandises, notamment dans le cadre du dernier kilomètre ;**
- **Assurer une capacité de financement de la transition écologique aux collectivités locales ;**
- **Veiller à ne pas faire répercuter le coût de la route sur le pouvoir d'achat des usagers ;**

- **Assurer la capacité de nouvelles ressources locales, dédiées aux mobilités et à l'environnement**, provenant de l'augmentation des valeurs foncières dues aux améliorations de dessertes en transport collectif ;
- **Définir une organisation territoriale pour le transport de marchandises ;**
- **Donner la possibilité d'une tarification unique de tous les coûts liés à la mobilité du quotidien** (stationnement, ferroviaire urbain, covoiturage, transports publics...) ;
- **Favoriser l'émergence d'écosystèmes locaux de production d'énergies vertes (électricité, hydrogène)**, dans le cadre du programme national de réindustrialisation porté par l'Etat.

POUR ALLER PLUS LOIN

- **Lancer une réflexion sur le ferroutage du fret longue distance ou international ;**
- **Harmoniser les règles pour les mobilités quotidiennes transfrontalières ;**
- **Assurer un cadre partenarial entre l'Etat et les territoires**, respectueux des compétences de chaque acteur ;
- **Définir une comptabilisation des charges externes** (pollution, accidentologie, coûts de la congestion...) ;
- **Créer un Conseil national des mobilités**, associant les différents acteurs et financeurs, donnant un avis préalable pour toute obligation juridique, réglementaire ou normative et validant les propositions de financement national en matière de mobilités.