



# ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA MOBILITÉ DURABLE

Dans le cadre des États Généraux de la Mobilité durable et de la consultation nationale, ce document présente le résultat des analyses sur les différentes thématiques, de **manière anonyme**.

Trois phases de travail sont détaillées pour chacune des thématiques analysées :

- ⇒ **l'analyse des données générales** permet de mettre en perspective les résultats du questionnaire au regard du nombre et de la typologie des répondants ;
- ⇒ **la synthèse de l'analyse** a pour objectif de présenter de manière qualitative et exhaustive les résultats du questionnaire, en respectant dans la synthèse, les occurrences statistiques identifiées dans les questionnaires. Les textes en italiques, fictifs et anonymisés, permettent d'illustrer la synthèse, et donne des exemples de verbatims concrets pour la réalisation des prochains documents de communication ;
- ⇒ **la liste détaillée des propositions** : selon la hiérarchie des informations présentées dans la synthèse des analyses, elle reprend de manière exhaustive les propositions essentielles identifiées au sein du questionnaire.

Au global, on dénombre 70 structures répondantes, avec, par type de structure :

- 39 % d'Autorités Organisatrices (AO),
- 21% d'opérateurs,
- 10% d'ONG,
- 7 % d'associations d'usagers,
- 6% de bureaux d'études,
- 6% de collectivités locales,
- 6% d'industriels,
- 3% de fédérations professionnelles,
- et 3% d'administrations.

Parmi les AO, la répartition est la suivante : 74% d'AOM, 15% de conseils départementaux et 11% de conseils régionaux.

En termes de nombre de réponses par thématique, on comptabilise **336 réponses au total**, et, pour chaque thématique :

- 100 réponses pour la thématique « Financement et modèle économique »
- 74 réponses pour la thématique « Qualité de service »
- 69 réponses pour la thématique « Transition énergétique et santé publique »
- 48 réponses pour la thématique « Intermodalité et multi-modalité »
- 45 réponses pour la thématique « Dessertes des territoires peu denses »



# QUALITÉ DE SERVICE

## 1) Données générales

Sur le volet « **Qualité de service** », on dénombre 20 réponses à titre individuel et 54 réponses au titre des structures.

Au global pour cette thématique, ont répondu 13 AOM (30 %), 10 opérateurs (23 %), 4 ONG (9 %), 4 bureaux d'études (9 %), 3 conseils régionaux (7 %), 2 collectivités (5%), 2 conseils départementaux (5%), 2 fédérations professionnelles (5 %), 2 associations d'usagers (5 %), 1 industriel (2 %).

## 2) Synthèse de l'analyse

### a) Réponses rédigées à titre individuel

Parmi les personnes qui ont répondu à titre individuel, plusieurs propositions ressortent.

Sur les mesures en faveur de **l'information-voyageurs**, il est mis en évidence la nécessité d'une mutualisation et d'une normalisation de l'information fournie.

- ⇒ *Exemples de mesures proposées : « Calculateur d'itinéraire au moins à l'échelle régionale » ; « Portail unique intégrant toutes les données de mobilité » ; Développement d'un module unique faisant foi de source officielle pouvant être répliqué sur les sites des exploitants, AO et communes et alimentant tous relais afin de ne disposer que d'une information fiable, non déformée ou dupliquée ».*

En matière d'infrastructures, les répondants proposent la mise en place de **couloirs réservés** et de **priorité aux feux / signalétiques** dans l'objectif d'améliorer la **vitesse commerciale**.

- ⇒ *Exemple d'action : « Développer les aménagements (voirie, régulation de trafic,...) favorisant le temps de parcours (augmentation de la vitesse commerciale) et la régularité »*

L'optimisation du service est également abordée par les répondants avec la nécessité de déployer le cadencement des réseaux de transport et le développement de solutions permettant aux voyageurs de s'occuper pendant leur temps de transport et d'avoir un confort optimal (exemple : le wifi).

### b) Réponses rédigées au nom des structures

S'agissant des réponses apportées par les structures, plusieurs points sont à soulever.

Le développement de l'information voyageur doit passer par des **standards de données nationaux** et la mise en œuvre de **systèmes d'information multimodale** et une **couverture nationale** de ces derniers. La question de la **mutualisation et de la normalisation de l'information** revient également parmi les structures répondantes.

- ⇒ *Exemples d'actions proposées : Mutualiser les plateformes informatiques open data pour minimiser les coûts afférents, pour les AOT/exploitants, et proposer une porte d'entrée unique aux utilisateurs. Généraliser les plateformes de mutualisation ; Mise en place de plateformes régionales sur les données et les services de mobilité sous le leadership des AOM*

Les structures répondantes ont aussi évoqué la question de **l'accessibilité de l'information**, et la nécessité pour le voyageur de **disposer de toute forme de supports d'information** (y compris papier), mais aussi de **l'information en temps réel**.

Sur les questions d'infrastructures, des propositions visant à mettre en place des **couloirs réservés et de la priorité aux feux** reviennent également parmi les structures répondantes. **Le confort de voyage lié à la route** est aussi abordé, en proposant par exemple **des voiries traversantes** pour la circulation des transports publics (au lieu de ronds-points).

La question de l'optimisation du service est également évoquée par les structures répondantes, tant en termes de temps de parcours et d'amélioration de la vitesse commerciale que d'amplitude horaire.

Les structures répondantes proposent par ailleurs d'améliorer **le suivi de la qualité de service, par la mise en place d'indicateurs de performance**, et plus précisément une **amélioration des indicateurs de régularité et ponctualité**. Ces **indicateurs de performance** pourraient être diffusés **en open data**.

Certaines structures répondantes ont aussi souligné l'importance de **faire participer l'utilisateur**, via des enquêtes de satisfaction notamment, mais surtout via des solutions technologiques telles que des blogs. Des **partenariats** peuvent également être établis (avec des relais locaux). La question du dédommagement en cas de non-qualité est évoquée.

La problématique de la **sûreté dans les transports publics** est également soulignée, avec la nécessité de mettre en place de la **vidéosurveillance**, de s'appuyer sur des **moyens humains** (mise en place d'une police des transports...).

### 3) Liste détaillée des propositions

#### Information Voyageurs

##### A- Systèmes et sources d'information

###### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Géolocalisation des véhicules** : prévoir dans les conventions avec les transporteurs ce dispositif. »

###### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Inciter les SIM à être multimodaux**. Les calculateurs d'itinéraires qui existent dans la plupart des régions, souvent, ne sont pas complètement multimodaux. C'est le prochain objectif à atteindre mais en y intégrant tous les modes (train, car, bus, tramway, métro, vélo, marche à pied, covoiturage, stationnement, autopartage...) »
- (ONG) – (structure) : « **Finir la couverture nationale des SIM**, si possible en les obligeant à une **compatibilité** permettant d'intégrer des voyages entre deux régions »
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « **Organiser l'infrastructure des données pour faciliter le déploiement de solutions suscitées par les utilisateurs eux-mêmes**, « moins travailler sur l'offre et satisfaire la demande »

##### B- Mutualisation et normalisation de l'information

###### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Information voyageurs. Faciliter l'accès aux transports publics : calculateurs d'itinéraires au moins à l'échelle régionale** »
- (AO) – (individuel) : « **Développement d'un module unique faisant foi de source officielle pouvant être répliqué sur les sites des exploitants, AO et communes et alimentant tous relais afin de ne disposer que d'une information fiable, non déformée ou dupliquée** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **A l'échelle régionale, disposer d'une seule application intégrant tous les modes : un portail unique intégrant toutes les données mobilité** »

###### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Développer des standards nationaux en matière de services dématérialisés, applications, billettique ...** »
- (AO) – (structure) : « **Avoir une base de données répertoriant l'ensemble des offres de transports existantes afin de mettre en place un calculateur d'itinéraires**. En proposant, pour le calculateur, un outil utilisable par appel téléphonique et par smartphone. »
- (AO) – (structure) : « **Mutualiser les plateformes informatiques open data pour minimiser les coûts afférents**, pour les AOT/exploitants, et proposer une porte d'entrée unique aux utilisateurs. Généraliser les plateformes de mutualisation »
- (AO) – (structure) : « **La mise en place de plateformes régionales sur les données et services de mobilité est une voie qui pourra permettre la définition d'une gouvernance plus équilibrée pour que les AOT et les acteurs tiers puissent proposer un véritable socle de données et de services de qualité. La mise en œuvre d'une disposition reconnaissant le leadership des AOM, pour mettre en place ce type de plateforme serait propre à dynamiser durablement les services aux voyageurs.** »

- (AO) – (structure) : « Les Autorités organisatrices doivent se doter des moyens financiers et humains afin de déployer sur le territoire des systèmes d'information voyageur efficaces et qui répondent aux attentes et aux besoins des usagers. **Inciter au regroupement des actions des Autorités Organisatrices afin de mutualiser les moyens pour les systèmes d'information** »
- (AO) – (structure) : « Le STIF souhaite obtenir la capacité, à l'image d'un EPIC, de **constituer une structure unique, agile et pérenne pour concevoir et opérer les nouveaux services numériques** »
- (Opérateur) – (structure) : « Créer un **open data national et normé des données de stationnement** »
- (Opérateur) – (structure) : « Donner une information performante tout au long de la chaîne de déplacement : **décliner une information monomodale normalisée de la préparation du voyage à l'information temps réel** »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Création d'une structure, un peu comparable au modèle de l'INSEE, qui produirait des "packages territoriaux" sur deux échelles : "EPCI" et "régions" (aujourd'hui tout le territoire national est désormais partitionné en EPCI et 13 régions) agrégeant des informations "réseaux" des différents systèmes de mobilité à partir de l'open data disponible, dans le but de produire des tableaux de bord d'indicateurs de la mobilité, permettant aux collectivités de se positionner et de pouvoir conduire l'action** »

## C- Accessibilité de l'information

### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « Refonte de l'information voyageur sur le réseau, simplifier la documentation commerciale, ne pas tout miser sur l'information numérique. »

### Réponses au titre de la structure :

- (Association d'usagers) – (structure) : « Edition (ou conservation) des **supports d'information papier** (plans, itinéraires) »
- (AO) - (structure) : « Edition (ou conservation) des **supports d'information papier** (plans, itinéraires) »
- (AO) – (structure) : « **Généraliser l'information en temps réel sur les temps d'attente, de parcours et les situations perturbées (appli mobile, géolocalisation des véhicules, multiplier les supports d'information comme les réseaux sociaux).** »

## D- Contenu de l'information voyageur

### Réponse à titre individuel :

- (Association d'usagers) – (individuel) : « **Afficher dans les gares, les stations et les arrêts l'état actuel de l'entretien des infrastructures pour les éléments-clefs** : date de pose, durée de vie supposée, date des prochains travaux de renouvellement. »

### Réponse au titre de la structure :

- (ONG) - (structure) : « **Avoir sur une même plateforme les propositions de trajet des différents modes de transport, qui indiquent les impacts et bénéfices du parcours choisi sur son temps de trajet, son budget (en le comparant au coût complet de la voiture), mais aussi les émissions de CO2, la pollution, la congestion, le bruit, ou encore les bénéfices pour la santé (bénéfice des modes actifs à valoriser).** »

## Infrastructures

### A- Couloirs réservés

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Développer les aménagements** (voirie, régulation de trafic,...) **favorisant le temps de parcours** (augmentation de la vitesse commerciale) et la régularité »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Collectivité) – (structure) : « **Audit des conditions de congestion des transports interurbains en entrée des agglomérations** sur les routes nationales, les autoroutes et les axes structurants de pénétration départementaux en vue de créer des couloirs réservés, y compris sur Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU), des priorités aux giratoires, aux feux, etc.»
- (AO) – (structure) : « **Amélioration du service à l'utilisateur**. Renforcer l'attractivité du réseau de transport, l'optimiser : **amélioration des infrastructures routières** (couloirs d'approche bus ...) et des systèmes (Bornes d'information Voyageurs, DAT, priorité aux feux ...)»
- (Opérateur) – (structure) : « **Augmenter le nombre de voies dédiées aux bus et taxis - notamment sur les « contournantes » des villes et les voies principales d'accès aux aéroports - et les libérer de tout véhicule non autorisé, en isolant notamment des voies spécifiques aux vélos.** »
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « **Produire une analyse systémique de l'utilisation des infrastructures et mesurer l'impact durable sur le territoire** (qualité des services, sécurité, santé, environnement, socio-éco...). »
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « **Formaliser et sécuriser le cadre d'utilisation des voies réservées ou des voies spécialisées partagées (VSP)** en tirant le bilan des expérimentations en cours depuis plusieurs années et dont le succès, mesuré en termes de satisfaction des usagers et d'amélioration des vitesses commerciales des lignes empruntant ces itinéraires, est largement démontré dans les enquêtes menées auprès des usagers empruntant ces lignes. »

### B- Priorité aux feux / Signalétique

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Fiabiliser les temps de parcours : multiplier les mesures permettant de garantir les temps de parcours des transports collectifs.** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Permettre une maîtrise absolue des temps de parcours : rendre obligatoire les priorités aux feux et aménagements de voirie.** »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Installation de radars feux / stop / passage piéton.** »

### C- Confort des passagers lié à la route

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Améliorer le confort des voyageurs : améliorer les tapis de roulement routier.** »



- (Opérateur) – (structure) : « **Améliorer le confort des voyageurs : supprimer les dos d'âne, gendarmes couchés. Stabiliser les voies empruntées par les bus pour le confort des passagers.** »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Eviter les ronds-points pour les bus au profit de voirie traversante.** » ; « **Aménagement des arrêts de bus sur l'axe de la voirie et non par un "décroché" qui empêche l'accostage pour personnes à mobilité réduite et poussettes.** »

## Optimisation du service et/ou du temps de transport

### A- Temps de parcours

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Ponctualité / Régularité : **analyse des temps de parcours** pour une meilleure définition des horaires théoriques. »
- (AO) – (structure) : « A partir d'une **mesure régulière (via système billettique ou enquêtes), il faut corriger l'offre selon les besoins recensés (tracé de ligne, fréquence, amplitude) et concentrer cette offre de transport collectif autant que possible pour être une véritable alternative à l'automobile.** »
- (AO) – (structure) : « Dans des agglomérations moyennes, la circulation générale et la circulation des transports collectifs sont généralement séparées (compétences et techniciens dépendant de collectivités distinctes). Une idée pourrait être **l'obligation, quand un PCC existe, notamment du côté transports collectifs, d'imposer la création d'un PCC unique intégrant la circulation générale et transports collectifs dans un même lieu.** L'arbitrage entre les différents intérêts circulatoires serait, peut-être, plus en faveur des transports collectifs. »

### B- Cadencement

#### Réponses à titre individuel :

- (Opérateur) - (individuel) : « **Attractivité des horaires. Offre suffisamment attractive pour attirer des utilisateurs de la voiture au transport public : cadencement intégral et amplitude importante.** »
- (Association d'usagers) - (individuel) : « **Intégration des horaires. Permettre systématiquement aux usagers de moyens de transport lourds (ex. chemin de fer, lignes d'autocars importantes) de continuer leur trajet avec d'autres moyens de transport plus locaux sans attente interminable : généraliser le "rendez-vous" dans les gares régionales et le cadencement intégré des moyens de transport.** »

### C- Amplitude de service

#### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « La réouverture des gares avec des **agents en gare et dans les trains participe à la sécurité du réseau** et à améliorer la qualité du service. **L'ouverture des guichets en gare est souhaitée du premier au dernier train.** Des conditions de travail préservées y contribuent aussi. D'où l'importance **d'éviter la sous-traitance et la privatisation** (par exemple dans les services nettoyage), tout en maintenant le statut des cheminots. »

- (Association d'usagers) – (structure) : « **Pour rendre possible le « sans voiture » jusqu'en milieu rural, étendre l'amplitude des horaires est nécessaire. Cela existe déjà, par exemple en Belgique et en Hollande.** »
- (Industriel) – (structure) : « **Offre TP et autres flexibles à la demande, 24/24 et 7/7. L'offre de transport doit s'adapter aux attentes des usagers. Un système à la demande, donc sans horaire, ouvert en permanence, donnerait une flexibilité et une attractivité certaine au réseau de transport public.** »

## D- L'optimisation du temps de transport : le wifi

### Réponses à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Promouvoir des façons d'occuper son temps pendant le trajet. Travail collaboratif avec l'AOM pour la mise en place de nouveaux services de la mobilité (stationnement, covoiturage, autopartage ...) et de solutions pour occuper son temps pendant nos déplacements...** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **Équiper les véhicules de wifi notamment sur les lignes longues où le temps de trajet moyen est supérieur à 30 minutes** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **Confort d'attente du voyageur. Augmenter la proportion d'arrêts équipés d'un abribus et améliorer les services proposés aux arrêts (information en temps réel, rendez-vous covoiturage urbain, connexions aux services de la ville)** »
- (AO) – (individuel) : « **La qualité des matériels roulants. Offrir un confort aux usagers durant leur trajet, accès au 3G ou 4G, wifi, climatisation, bus silencieux, énergie propre** »

### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Incitation par l'État pour généraliser le wifi gratuit dans toutes les villes et les véhicules de transports en commun** »

## Indicateurs qualité

### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Se doter d'outils adaptés pour suivre la réalité de l'exploitation.** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **Les déplacements en milieu urbain se font souvent debout. Nous devons être en mesure d'offrir un bon niveau de confort en toute circonstance et être en mesure de communiquer dessus. Déploiement d'outils de mesure de confort.** »

### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Dans un territoire pilote (une région), amener les acteurs à publier des indicateurs de performance, de qualité, d'usage en open data.** »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Publication d'indicateurs de performance, de qualité et d'usage.** »
- (AO) – (structure) : « **Garantir un service à l'usager, gagner la confiance des voyageurs : remettre l'acte de déplacement au centre de la qualité.** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Instaurer une charte qualité pour l'accès aux zones de prise en charge des aéroports et gares, qui prescrirait l'acceptation systématique de la carte bancaire, le respect des forfaits tarifaires, la présentation d'un véhicule propre, dont les sièges et coffres sont disponibles pour les clients** »
- (AO) – (structure) : « **Plan d'actions du délégataire pour l'amélioration de la ponctualité des bus : renforcer les indicateurs sur la ponctualité.** »

## Participation des usagers

### Réponse au titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Généraliser des partenariats entre abonnés et AOT / AOM pour assurer le rôle de client mystère** afin d'évaluer si les plans, cartes, offres en cours, affichés à des arrêts ou dans le matériel roulant sont à jour, lisibles. »

### Réponses au titre de la structure :

- (Association d'usagers) – (structure) : « **Enquête de satisfaction et ressenti des voyageurs.** »
- (ONG) – (structure) : « **Confier à une structure de coopération d'AOM la construction et la maintenance de la qualité des principales chaînes.** Parmi les structures recensées par le GART, le **syndicat mixte régional SRU** est particulièrement adapté à cette tâche en faisant travailler ensemble toutes les AOM d'un territoire de taille variable. **Des conférences d'AOT peuvent aussi arriver à un résultat voisin.** Mais il faudra également **mettre dans le coup les opérateurs** et notamment ceux des nouvelles mobilités (comités de pilotage sur un bassin de vie par exemple) »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Décloisonner l'information technique utilisée par les collectivités vers le grand public de manière neutre.** Le but étant l'appropriation par le grand public des thématiques du développement durable "transport" sur le long terme. »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Il faut aller vers un outil du style "blog" où l'information communiquée par un individu** puisse être accessible à l'ensemble de la communauté des usagers. Cela suppose de mettre en place des organisations beaucoup plus réactives en termes de délai de réponse et surtout avec une **implication à imaginer des différents acteurs concernés** (opérateurs, AOM, techniciens d'AOM et élu(e)s d'AOM et usagers). Cette démarche répond à une obligation d'aligner les vitesses d'adaptation des réseaux de transport public sur celles proposées par d'autres formes de mobilité (VTC, covoiturage, etc.). Il faut désormais **considérer l'appréciation d'un usager comme une information technique au même titre que le sont en temps réel les indicateurs d'exploitation des réseaux.** »

## Partenariats

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Travailler avec les différents relais pour capter une nouvelle clientèle des transports collectifs** (PMR ou personnes rencontrant des difficultés d'usage) : relais sociaux, maisons de quartier... »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Créer des cellules transports indépendantes** composées de géographes; environnementalistes; génie-civilistes... indépendantes à des fins de conseils des collectivités locales/territoriales »

## Sûreté

### A- Vidéosurveillance

#### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « *Mise en place de vidéo surveillance dans les bus et agences mais également de la sensibilisation au quotidien. Participer au contrat local de sécurité (CSL) avec les AOM* »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Association d'usagers) – (structure) : « *Caméras vidéos sur les quais des principaux arrêts.* »
- (AO) – (structure) : « *Généralisation des dispositifs de vidéo protection dans les pôles d'échanges et à bord des véhicules. Mobilisation des moyens de sûreté publique existants* »

### B- Communication

#### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « *Renforcer le sentiment de sécurité dans les transports en commun, notamment des femmes : campagne de communication* »

### C- Forces de l'ordre

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Mobilisation des forces de l'ordre et organisation de patrouilles régulières.* »
- (AO) – (structure) : « *Affectation de moyens et de personnel supplémentaires à SNCF Mobilités et mesures concrètes de renforcement de la sûreté à déployer en coopération étroite avec les communes et les forces de police ...* »
- (AO) – (structure) : « *La création d'une police des transports urbains, avec des agents professionnels assermentés régulièrement présents à bord des véhicules contribuerait à la tranquillité des voyageurs et inciterait d'autres à les utiliser.* »
- (AO) – (structure) : « *Étendre le service civique à la médiation - prévention - animation dans les réseaux de transport* »

## Indemnisation en cas de non-qualité

#### Réponses au titre de la structure :

- (Association d'usagers) – (structure) : « *Dédommagement en cas de grève.* »
- (Bureau d'études) – (structure) : « *Rembourser le voyage (RER/métro/bus) quand mauvaise expérience transport.* »

## Grèves

### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Interdire totalement la grève dans les transports collectifs.** »

### Réponse au titre de la structure :

- (Association d'usagers) – (structure) : « **Encadrement du droit de retrait : 1 ligne ou 1/2 ligne et l'heure** »



# TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET SANTÉ PUBLIQUE

## 1) Données générales

Concernant le volet « **Transition énergétique et santé publique** », on comptabilise : 24 réponses à titre individuel, et 45 réponses au titre des structures.

Au global pour cette thématique, on dénombre : 13 AOM (35%), 8 opérateurs (20%), 4 ONG (10%), 3 collectivités (8%), 2 conseils régionaux, (5%), 2 industriels (5%), 2 fédérations professionnelles (5%), 2 bureaux d'études (5%) et 2 associations d'usagers (5%), 1 conseil départemental (3%), 1 administration (3%).

## 2) Synthèse de l'analyse

### a) Réponses rédigées à titre individuel

En matière de **management de la mobilité**, les répondants à titre individuel ont mis en évidence la nécessité de promouvoir et de récompenser les comportements les plus vertueux, de faire de la **pédagogie et de la sensibilisation**, notamment auprès des populations les plus jeunes, mais aussi de **sensibiliser sur les impacts de la mobilité en termes de santé publique**.

La question des **modes actifs** s'est posée pour les personnes ayant répondu à titre individuel sous l'angle de **l'amélioration des infrastructures cyclables** mais aussi d'un meilleur **partage de l'espace public avec les autres solutions de mobilité**.

⇒ *Exemples de mesures proposées : « aménager des cheminements piétons entre les pôles générateurs ; exiger pour chaque réfection de voirie un aménagement qui donne clairement la priorité aux piétons (trottoirs traversants) et aux cyclistes (bandes cyclables prolongées aux intersections, pas de sensation de rupture à la croisée des voies non prioritaires ...) »*

La **rationalisation de l'usage de la voiture particulière** a également été mise en exergue par le levier de la **politique de stationnement** : soit en agissant sur le montant du forfait de post-stationnement et ainsi dynamiser le fonctionnement de l'offre de stationnement existante et réduire les coûts inhérents au contrôle, soit en développant des mesures spécifiques à destination des deux roues motorisées, ou en faisant en sorte de rendre le stationnement plus contraignant en centre-ville afin d'inciter à l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière. A également été soulevée l'importance du **développement de la voiture partagée** (autopartage).

## b) Réponses rédigées au nom des structures

Des **outils méthodologiques, des soutiens financiers et une meilleure prise en compte de la dimension environnementale doivent accompagner le management de la mobilité**, en particulier au travers de guides méthodologiques, la mise en place d'une annexe environnementale, ainsi que des mesures réglementaires et financières incitatives au développement des plans de mobilité des entreprises ont été évoqués par les répondants.

⇒ *Exemples de solutions proposées : « Elaborer un guide méthodologique à l'élaboration de PDE, PDA ; Incitation financière à la mise en œuvre de PDE et PDA »*

Apparaît également la nécessité **d'intégrer les problématiques de santé publique dans les choix en matière d'investissement.**

S'agissant des **mesures en faveur des modes actifs**, la question de **leur financement** est pointée par les structures répondantes. La nécessité **d'élargir le champ d'application et le périmètre de l'indemnité kilométrique vélo** aux collectivités territoriales est également mise en avant par les répondants. Il est également suggéré la mise en place d'outils en faveur des modes actifs à l'échelle intercommunale (plan intercommunal en faveur des modes actifs).

⇒ *Exemple de mesures proposées : « généraliser et amplifier la portée de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) en particulier dans les institutions publiques »*

**La question du stationnement** revient également parmi les structures répondantes afin de rationaliser l'usage de la voiture, à la fois sur **l'équilibre et la cohérence d'ensemble à trouver entre les politiques de stationnement sur voirie et celles hors voirie**, mais aussi sur **la question de l'affectation des ressources liées au stationnement sur voirie** (vers une décentralisation des ressources liées aux redevances d'occupation en faveur des AOM). Il est également question de **revenir sur la gratuité des transports publics en cas de pic de pollution** (en agissant plutôt sur le levier du stationnement payant et non des transports publics).

**La rationalisation de la voiture passe également par des mesures de régulation d'accès aux centres villes (mesures tarifaires, arrêtés de circulation harmonisés, mise en place d'un péage urbain).**

**La mise en œuvre concrète des mesures favorisant la transition énergétique** passerait par un **accompagnement financier de l'État** permettant d'accélérer le renouvellement du matériel roulant.

⇒ *Exemples de mesures proposées : « financement pour accélérer le renouvellement / adaptation du parc collectif roulant (passage à l'électrique et ou hybride) ; Une aide financière nationale pour faciliter l'acquisition des véhicules propres par les AOM ;*

Un **accompagnement des collectivités** paraît également nécessaire, au travers d'expérimentations, de mesures fiscales incitatives, de travaux de normalisation, une coordination des AOM au travers de groupements de commandes, le développement de bornes de recharges électriques.



Les structures répondantes ont également mis en évidence la nécessité d'avoir **une vision plus globale et de mettre en œuvre des actions diversifiées**, de sorte à ne pas se cantonner au renouvellement des véhicules. Se posent plus précisément les questions de la fin du diesel, du changement de comportement de conduite ou de l'information environnementale donnée aux usagers.

Enfin, les répondants proposent un « **moratoire réglementaire** », considérant la nécessité d'appliquer la législation en vigueur et éviter l'augmentation des coûts inhérents à cette inflation réglementaire.

### 3) Liste détaillée des propositions

#### S'investir davantage dans les politiques de management de la mobilité

**A- Accompagner méthodologiquement et financièrement les entreprises, administrations et établissements scolaires à s'engager dans la réalisation de plans de mobilité (PDIE, PDE, PDA, PDS)**

##### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Elaborer un guide méthodologique de mise en place d'un plan PDE* »
- (AO) – (structure) : « *Incitation financière à la mise en œuvre de PDE et PDA* »
- (AO) – (structure) : « *Soutien à la mise en place de plans de déplacement d'entreprise* »
- (AO) – (structure) : « *Inciter les entreprises et les administrations à s'engager dans des démarches de management de la mobilité par la mise en place de mesures financières et réglementaires adaptées.* »

**B- Obliger à la réalisation d'une annexe environnementale accompagnant tout PDE, assujettie à un régime de sanction en cas d'absence, afin qu'il y ait un effet incitatif à la réalisation de ces plans**

##### Réponse au titre de la structure :

- (Bureau d'études) – (structure) : « *La difficulté, est que les PDE en sont au stade des PDU du temps de la LOTI (1982), c'est à dire dotés d'un très faible pouvoir coercitif et d'une efficacité très relative au regard des urgences en termes d'environnement et de préservation des énergies fossiles.* »

**C- Insister davantage auprès de la population sur les bienfaits de la mobilité durable sur la santé publique, et en faire un des critères permettant de juger de l'intérêt de projets d'investissement**

##### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Faire prendre conscience des impacts et effets des pratiques de déplacements lors de visite médicale, bilans de santé dispensés par les CPAM* »

##### Réponses au titre de la structure :

- (Fédération professionnelle) – (structure) : « *Mesurer « l'impact santé » sur les citoyens de chaque mode de déplacement - intégrer les critères relatifs aux externalités négatives vécues pendant le déplacement* »
- (AO) – (structure) : « *Intégrer des objectifs en matière de santé publique dans les procédures de sélection et d'évaluation des projets d'investissement.* »

## D- Faire de la pédagogie dès le plus jeune âge en faveur de la mobilité durable

### Réponse à titre individuel :

- (ONG) – (individuel) : « Pourraient être incluses **dans les activités scolaires** depuis l'école primaire jusqu'au lycée : **des sessions de formations pratiques** pour apprendre à se positionner sur la voirie en toute sécurité, une explication sur la nécessité de transition énergétique dans les transports ».

## E- Promouvoir et récompenser les pratiques de mobilité vertueuses

### Réponse à titre individuel :

- (AO) - (individuel) : « **Récompenser les pratiques vertueuses** : rechercher des citoyens qui adoptent des pratiques de mobilité vertueuses pour les récompenser (pas forcément pécuniairement) et les inciter à diffuser leurs bonnes pratiques, les faire collaborer à des initiatives de promotion de mobilité durable »

## Continuer à développer les modes actifs

### A- Etre plus ambitieux sur l'indemnité kilométrique vélo

#### Réponses au titre de la structure :

- (Industriel) – (structure) : « **Ne pas la fiscaliser** »
- (ONG) – (structure) : « **Généraliser et amplifier sa portée, en particulier dans les institutions publiques** »
- (AO) – (structure) : « **Rendre obligatoire dans les collectivités et services de l'État la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo** »

### B- Mieux financer les modes actifs

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Promotion de plans de mobilité active, promouvoir le transfert modal. Disposer d'outils réglementaires et d'un dispositif d'aide au financement de ces plans** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Industriel) – (structure) : « **Financer les mobilités actives en ratio des parts modales visées, par exemple si nous visons 15% de parts modales, il faut investir au moins 15% de l'investissement communautaire dédié au transport sur le PTU** ».
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « **Redistribuer les fonds (budgets) alloués aux déplacements pour escompter augmenter la part des mobilités actives (~90% pour les transports collectifs)** »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Créer des formations à la réparation de vélos avec le CNAM, financées et rémunérées par l'État (plus du SMIC). Création d'ateliers de réparation vélos financés entièrement par l'État.** »

## C- Améliorer les infrastructures cyclables

### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Faciliter les modes actifs : aménager des cheminements piétons entre les pôles générateurs* »

### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « *Identifier et résorber les discontinuités cyclables* »
- (AO) – (structure) : « *Aménager des réseaux cyclables maillés et sécurisés (fort recours aux sites propres) pour que le vélo soit une alternative crédible à l'automobile* ».
- (Association d'usagers) – (structure) : « *Exiger pour chaque réfection de voirie un aménagement qui donne clairement la priorité aux piétons (trottoirs traversants) et aux cyclistes (bandes cyclables prolongées aux intersections, pas de sensation de rupture à la croisée des voies non prioritaires ...)* »
- (AO) – (structure) : « *Créer des pôles de modes actifs avec des arrêts connectés informant les usagers de toutes les possibilités de déplacement en temps réel : vélos partagés, horaires de bus, TER, cheminements piétons* »

## D- Rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs

### Réponses à titre individuel :

- (Administration) – (individuel) : « *Réduire les vitesses en ville pour pacifier les espaces publics et permettre à plus de monde d'utiliser la rue en se sentant en sécurité* », « *Améliorer les cheminements sur les trottoirs et ajouter des bancs pour faciliter la mobilité des séniors* »
- (AO) – (individuel) : « *Apaiser et piétonniser les centres villes* »

### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « *Généraliser les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)* »
- (AO) – (structure) : « *Rééquilibrer le partage de l'espace public entre les différents modes (aménagement de voirie), rendre la pratique visible et sécuritaire, complémentaire des autres modes alternatifs à la voiture individuelle* »

## E- Penser davantage le développement des modes actifs à l'échelle intercommunale

### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Imposer des plans intercommunaux de mobilité douce aux EPCI* »

## Rationaliser voire diminuer l'usage individuel de la voiture particulière

### A- Rationaliser l'accès des voitures dans les centres villes, pour développer la mobilité durable

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Éviter les véhicules dans le centre-ville et inciter au partage de véhicule personnel pour les trajets domicile travail** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Taxer et/ou restreindre fortement l'usage de la voiture principalement dans les zones où les alternatives durables sont fortement disponibles, et profiter des recettes pour permettre des incitations financières à l'utilisation des transports en commun et aux modes de mobilité durable.** »
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « **Réguler l'accès aux centres urbains par des mesures tarifaires liées à la valeur du déplacement et ajustables socialement si besoin, et non par des mesures d'interdictions catégorielles ou basées sur l'âge des véhicules, socialement moins justes et techniquement moins efficaces.** »
- (AO) – (structure) : « **Une harmonisation des arrêtés de circulation limitant l'accès aux véhicules personnels de tous les centres villes est nécessaire** ».
- (Opérateur) – (structure) : « **Mettre en place un péage urbain qui permettrait d'instaurer des zones d'accès réservés ou limités au transport public collectif, au transport par taxi et au transport par mode doux. A Londres, la mise en place d'un péage urbain en 2003 a entraîné une baisse de 10% du trafic automobile** ».
- (AO) – (structure) : « **Créer des péages urbains pour les véhicules personnels entrant en centre-ville** »

### B- Mieux gérer le stationnement en ville, en mettant en œuvre la décentralisation du stationnement, en liant mieux stationnement sur voirie et en ouvrage et en rendant payant le stationnement des 2 roues motorisées

#### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Mettre en cohérence les infractions de stationnement et de transports publics dans le cadre de la future décentralisation du stationnement** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **Réduire l'offre de stationnement en milieu urbain tout en développant des prix « groupes » ou « familles » pour les transports collectifs** »
- (AO) – (individuel) : « **Réduire le stationnement illicite de la voiture particulière et deux roues en augmentant les contrôles et en développant la vidéo-verbalisation** », « **Avoir une politique de stationnement cohérente entre le stationnement sur voirie et le stationnement en ouvrage** »

### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Décentraliser les ressources liées aux redevances d'occupation vers les AOM** »
- (AO) – (structure) : « **Limiter les circulations et stationnements sur les voiries au profit des parkings en ouvrage** », « **Soutien à la mise en place de parkings en silo** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Promouvoir le stationnement payant en voirie des 2 roues motorisées.** »
- (AO) – (structure) : « **En cas de pic de pollution, ne plus proposer la gratuité du transport public, ce qui grève les bilans d'exploitation sans aucune efficacité, mais augmenter fortement le tarif du stationnement et bloquer l'accès à certaines artères identifiées** »

## C- Continuer le développement d'un réseau dense de P+R

### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Favoriser l'usage des transports collectifs au centre des agglomérations : rendre les P+R attractifs par leur prix et leur emplacement. Développer des P+R aux abords de grands axes de circulation des transports en commun** »

### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Réalisation de parcs de stationnement en P+R en périphérie d'agglomération** »

## D- Rendre fiscalement moins attractive l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail

### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Simplifier les déclarations d'impôt sur le revenu en supprimant la possibilité d'inclure les frais de déplacement domicile-travail dans les frais réels** »

## E- Accélérer le déploiement de l'autopartage

### Réponses à titre individuel :

- (Association d'usagers) – (individuel) : « **Imposer aux collectivités locales la création d'espaces réservés à l'autopartage sous 10 ans et accompagner élus et usagers dans la transition vers l'autopartage.** »
- (AO) – (individuel) : « **Recours à l'autopartage obligatoire des collectivités ou service de l'état quand un système d'autopartage existe sur un territoire** »

## Mettre en œuvre efficacement la transition énergétique dans les territoires

### A- L'État doit aider financièrement les collectivités à renouveler leurs flottes de véhicules

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Soutien financier de l'État pour accompagner les collectivités dans la transition énergétique** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Aide de l'État pour l'acquisition de véhicules de transports en commun propres.** »
- (AO) – (structure) : « **Pérennisation de l'aide à la transition énergétique** »
- (Industriel) – (structure) : « **Financement pour accélérer le renouvellement/adaptation du parc collectif roulant (passage à l'électrique et/ou hybride)** »
- (AO) – (structure) : « **Aider financièrement et techniquement les AOM à mettre en œuvre la transition énergétique (bus électriques ...).** »
- (AO) – (structure) : « **Un financement d'accompagnement de cette transition énergétique par l'État pourrait aider les AO à respecter les délais fixés par la loi.** »
- (AO) – (structure) : « **Une aide financière nationale pour faciliter l'acquisition des véhicules propres par les AOM** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Aide au renouvellement des parcs de bus y compris pour l'acquisition de bus Euro 6 en attendant le développement d'autres filières technologiquement encore fragiles ou économiquement non abouties** »

### B- Ne pas soutenir exclusivement la filière électrique, mais permettre aux collectivités de s'équiper en véhicules Euro 6 et GNV à des conditions tout aussi avantageuses

#### Réponses à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Application non-dogmatique de l'objectif de la transition énergétique, c'est-à-dire renouvellement du parc en fin de vie et utilisation des véhicules propres et économiques, c'est-à-dire y compris Euro 6** »
- (AO) – (individuel) : « **Développer le parc de véhicules "propres", notamment biogaz** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Aider au développement des véhicules fonctionnant au GNV par le déploiement d'un réseau de stations.** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Soutenir la filière GNV** »
- (ONG) – (structure) : « **Mise en place rapide d'un réseau cohérent de distribution de gaz naturel et de mesures favorisant l'achat de véhicules roulant au GNV à la fois pour les professionnels et les particuliers.** »



## C- Mieux accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques de transition énergétique

### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Standardiser et fiabiliser les technologies de transports électriques** (prises, système de recharge, etc.) »

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Mise en place de **mesures fiscales incitatives pour le développement des énergies renouvelables.** »
- (Industriel) – (structure) : « Développement en ville/zone urbaine des **bornes de chargement électriques particulièrement pour les véhicules nouveaux** (individuels en libre-service/collectifs type navette/bus...) »
- (Opérateur) – (structure) : « Développer les **expérimentations sur les bus électriques grande longueur** : 12 m, 18 m et 24 m »
- (AO) – (structure) : « **Coordonner les demandes des AOM (groupement de commande) pour inciter les fabricants à lancer une production à grande échelle et réduire ainsi les coûts de fabrication et de vente.** »
- (AO) – (structure) : « Il faut **amener les opérateurs et les industriels à prendre des risques pour proposer aux autorités organisatrices de transport, dès que possible, un modèle économique dans lequel le coût du bus électrique est identique à celui d'un bus diesel.** », « Le travail de **normalisation engagé sur les systèmes de charge doit se poursuivre pour permettre l'industrialisation des systèmes et un moindre coût pour les AO et les opérateurs** », « Une réglementation simple et normée, tenant compte des expériences existantes, pour les équipements permettant la recharge en électricité des véhicules situés dans les centres ou dépôts bus permettrait aux opérateurs d'avoir une visibilité sur les investissements à réaliser. »

## D- La transition énergétique ne doit pas uniquement reposer sur le renouvellement des véhicules de transport collectif, mais faire l'objet de réflexions plus globales et d'actions diversifiées

### Réponses à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Interdire les bus diesel** »
- (Opérateur) – (individuel) : « **Intégrer les parties prenantes du transport collectif (AOT, opérateurs...)** dans les grands débats de société comme la conférence environnementale, COP... »

### Réponses au titre de la structure :

- (Bureau d'études) – (structure) : « **Diminuer la consommation de 15 à 30% en agissant sur le comportement de conduite et aidant le conducteur à identifier les parcours énergétiques les plus optimaux** », « **Résoudre l'impact des émissions CO<sub>2</sub> sur le climat en finançant des projets verts (par exemple reforestation) dans des environnements proches (forêts et périphérie urbaine)** », « **Équiper les voitures de dispositifs connectés permettant de sensibiliser sur l'impact de la mobilité sur le climat et l'air et expliquer en quoi le comportement joue sur l'impact** »



- (Opérateur) – (structure) : « **Améliorer la transparence dans les méthodologies d'évaluation de l'impact GES (gaz à effet de serre) de chaque mode de transport et rendre obligatoire des évaluations selon des méthodologies communes à tous les modes (gaz à effet de serre, prise en compte ou non des émissions amont, etc...)** »
- (ONG) – (structure) : « **Etablir un échéancier régressif de quotas permettant de réaliser la transition entre agrocarburants de 1ère génération et de nouvelle génération, en vue de supprimer définitivement à court terme les agrocarburants issus des cultures alimentaires et énergétiques.** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Créer les conditions d'un déploiement massif rapide de véhicules électriques dans le secteur des taxis en autorisant tout détenteur de licence exploitée via un véhicule thermique ou hybride à y associer un deuxième véhicule, électrique, lorsque le premier n'est pas exploité (« doublage vert »).** »

## Enrayer l'inflation réglementaire

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Supprimer les obligations réglementaires** conduisant à une forte augmentation des coûts (la transition énergétique est un exemple caricatural) »
- (Opérateur) – (structure) : « **Approche de l'efficience des normes** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Enrayer l'inflation réglementaire. Un moratoire sur la réglementation voire un réel choc de simplification serait salvateur** »
- (AO) – (structure) : « **Avant d'imposer aux collectivités l'achat de bus deux à trois fois plus chers sur certains périmètres urbains, faire en sorte que toutes les préconisations prévues à travers les textes nationaux et autres plans rédigés par les collectivités s'appliquent sur le terrain.** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Sans légiférer davantage, les pouvoirs publics sont invités à favoriser le développement des transports publics en évitant de faire peser sur eux des surcoûts réglementaires au plan technique, fiscal ou social.** »



# FINANCEMENT ET MODÈLE ÉCONOMIQUE

## 1) Données générales

Concernant le volet « **Financement et Modèle économique** », on dénombre **28 réponses à titre individuel**, ainsi que **72 réponses au titre des structures**.

On comptabilise sur cette thématique, en termes de nombre de répondants : 15 AOM (38%), 7 opérateurs (18%), 3 collectivités (8%), 3 ONG (8%), 3 associations d'usagers (8%), 3 industriels (8%), 2 Régions (5%), 2 bureaux d'études (5%), 1 conseil départemental (2%) et une administration (2%).

## 2) Synthèse de l'analyse

### a) Réponses rédigées à titre individuel

En matière de **tarification**, les personnes ayant répondu à titre individuel rappellent la nécessité de **lutter contre la fraude afin d'améliorer les recettes** tarifaires (la prévention, les contrôles, la présence humaine, la sensibilisation auprès des plus jeunes).

Elles ont également insisté sur **l'importance d'agir sur le levier de l'offre de transport** par des mesures spécifiques en faveur de **l'optimisation** et d'une meilleure **productivité interne (accords d(entreprise) et externe (couloirs réservés, priorité aux feux, ...) des réseaux de transport**.

- ⇒ *Exemples de mesures proposées : « **Optimisation de l'offre** et maîtrise du coût du service sans dégradation du service offert : **développement de nouveaux produits de mobilité** » ; **Accompagner les collectivités** qui restructurent leur réseau de bus »*
- ⇒ *Exemples d'actions concrètes pour une meilleure productivité des réseaux : « **Développer des couloirs de bus et les priorités aux feux** pour améliorer la rotation des véhicules » ; « **Améliorer la productivité des transports publics. Réduire le coût sans réduire son attractivité : travail avec les gestionnaires de la voirie à l'amélioration de la vitesse commerciale** »*

### b) Réponses rédigées au nom des structures

Sur les questions de **fiscalité** d'abord, l'introduction d'une **fiscalité écologique** prenant en compte les externalités négatives des différents modes de transport (et permettant de financer des solutions de mobilité plus vertueuses) se pose avec une acuité toute particulière.

En la matière, il s'agit de :

- **taxer les externalités des modes les plus polluants**

- ⇒ *Exemples de mesures proposées : « **instaurer une micro-taxe sur chaque transport dit polluant** permettant d'alimenter un fonds destiné aux modes décarbonés ou aux modes actifs. Définir des barèmes de la contribution sous forme de **micro taxe pour que les compagnies aériennes, producteurs de carburants, automobilistes, etc., participent à un équivalent de redistribution de leurs externalités négatives afin de les valoriser pour les modes et moyens de transport davantage efficaces et vertueux** »*

⇒ Exemples d'actions concrètes : « Application immédiate de la **taxe kilométrique poids-lourds** intégrant les externalités du transport. » ; « application de la **directive Euro-vignette** » ;

- affecter des taxes spécifiques aux transports publics, et plus largement à la mobilité durable

⇒ Exemples de mesures proposées : Créer une **taxe sur les places de parking des centres commerciaux** perçues par les communes et reversées en partie aux AOM » ; Utilisation d'une **partie des recettes des sociétés d'autoroutes** » ; « Création d'un **livret d'épargne pour le développement du transport ferroviaire** (voyageur et fret) » (...)

Les structures répondantes (en majorité des AO) réclament un **allègement des taxes qui pèsent sur le transport public**, et plus précisément un **abaissement de la TVA sur les prix des titres de transport, voire même sur les investissements**. Les AO souhaitent également une **révision des règles fiscales et comptables appliquées aux transports publics (amortissements, FCTVA)**.

Se pose aussi la question (par les AO majoritairement) de la **suppression des exonérations et des remboursements** et de **l'optimisation des recettes du versement transport**, mais aussi de son **degré d'encadrement législatif** (tant sur les seuils que sur les taux). Est également soulevée la question de **l'évolution géographique du VT (à une échelle régionale)**.

En matière de **tarification**, plusieurs aspects ont été soulevés par les structures répondantes. En premier lieu, une interrogation sur les niveaux et les principes tarifaires : faut-il une **contribution plus importante de l'utilisateur au financement des transports publics** ?

Les structures ont aussi insisté sur **l'importance du coût de la tarification sociale** qui pèse sur les budgets transports en posant la question d'une **prise en charge par les budgets sociaux** des collectivités (et non les budgets transports), ainsi que le nécessaire **déploiement de la tarification solidaire** (prenant en compte la capacité contributive des bénéficiaires en fonction de leur revenu) dans une logique d'équité sociale.

La question de la **tarification multimodale** et de son développement est également soulevée, en intégrant l'ensemble des solutions de mobilité, mais aussi la dimension sociale et solidaire.

⇒ Exemples de mesures proposées : « Proposer des **formules d'abonnements mensuels ou annuels couplés Transports collectifs/Taxis** complété d'un coût à la course réduit (5 à 10 euros). Proposer des réductions pour ce type de carte dès lors que l'utilisateur abandonne sa voiture personnelle » ; « Concevoir une **tarification multimodale solidaire**, étendue à tous les modes sans exception, que l'on utilise : un métro, un train, un transport par câble, un tramway, un bus, de l'auto-partage, un vélo à assistance électrique, etc. à l'intérieur d'un espace territorial défini » ; « Mettre en place un **compte mobilité** permettant d'accéder à l'ensemble des services et de **payer à posteriori selon les consommations réelles** »

Les répondants ont également émis des propositions en faveur d'une **facilité d'achats des titres de transport**.

Des mesures en faveur de l'investissement ont également été mises en avant par les structures répondantes. D'abord, au travers de la question de **l'avenir des appels à projets** et de la **participation de l'État au financement des investissements après les engagements Grenelle**. Par ailleurs, la rationalisation des coûts d'investissement devrait passer par une **nécessaire standardisation des matériels**, des **groupements de commandes**, mais aussi des **mutualisations de services**.

Les structures répondantes ont enfin évoqué le sujet de l'environnement concurrentiel du secteur des transports. **L'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire régional** est posée.

Par ailleurs, les structures émettent des propositions en faveur d'un **marché plus efficient en stimulant la concurrence**, en **revenant sur la durée et le partage des risques dans les contrats**, en **établissant des cahiers des charges standardisés et simplifiés**.

### 3) Liste détaillée des propositions

#### Fiscalité

#### A- Instaurer une fiscalité écologique avec un fléchage vers le financement des modes de transport plus vertueux

##### 1. Taxer les externalités négatives des modes de transport « polluants »

#### Réponse à titre individuel :

- (ONG) – (individuel) : « **Rencherir le prix du fret, surtout routier, aérien et portuaire, en ré incluant les coûts externalisés** (à travers des tarifications carbonés) et en réduisant les subventions publiques »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Instaurer une micro-taxe sur chaque transport dit polluant permettant d'alimenter un fonds destiné aux modes décarbonés ou aux modes actifs. Définir des barèmes de la contribution sous forme de micro taxe pour que les compagnies aériennes, producteurs de carburants, automobilistes, etc., participent à un équivalent de redistribution de leurs externalités négatives afin de les valoriser pour les modes et moyens de transport davantage efficaces et vertueux** »
- (ONG) – (structure) : « **Mettre en place les taxes sur les externalités négatives de la voiture individuelle et des poids lourds, et notamment celles concernant les émissions de CO2, l'énergie utilisée, la pollution locale, le bruit. Orienter les recettes vers le financement de la mobilité durable** »

##### a. la voiture particulière

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Limitation voire abandon de la défiscalisation des frais de déplacement dans le relevé d'imposition** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Mettre fin à la diésélisation du parc automobile en ramenant la TICPE sur le gazole au même niveau que celle de l'essence** »
- (Industriel) – (structure) : « **Prise en compte des externalités et trouver de nouveaux gisement de financement pour le transport : Défiscaliser les modes alternatifs à la voiture en solo** »

##### b. le transport aérien

#### Réponse à titre individuel :

- (ONG) – (individuel) : « **L'État, les régions, départements et chambre de commerce sont invitées à diminuer progressivement leurs financement en faveur des aéroports. Communiquer au niveau européen afin de promouvoir l'écotaxe sur l'aviation et le report** »

modal sur le rail. Instaurer une écotaxe progressive sur l'aviation. Promouvoir cette taxe à l'échelle internationale »

#### Réponse au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « Les nombreux **avantages fiscaux** octroyés aux carburants fossiles tels que le **taux réduit de TICPE sur le gazole ou l'exonération totale de taxe sur le kérosène dans l'aviation** sont autant de mesures qui ne font qu'encourager des comportements nocifs »

### c. le transport routier de marchandises

#### Réponse à titre individuel :

- (Association d'usagers) – (individuel) : « **Fiscalité sur le transport routier privé. Faire du transport routier privé un moyen si onéreux, notamment pour le transport de marchandises**, que les entreprises retrouvent un intérêt à faire des stocks »

#### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Relèvement de la taxe à l'essieu** »
- (ONG) – (structure) : « Faire en sorte que le transport routier de marchandises paie des redevances d'usage d'infrastructure dans des proportions au moins équivalentes au transport ferroviaire de marchandises et que pour chacun des modes soient prises en compte les externalités : application de la **directive Euro-vignette** »
- (ONG) – (structure) : « **Supprimer les avantages fiscaux** tels que **l'exonération de taxe sur le gazole professionnel** »
- (ONG) – (structure) : « Mise en place de **péages autoroutiers pour les véhicules très lourds** »
- (AO) – (structure) : « **Remise en place de l'écotaxe** : ne pas démonter les portiques existants, reconstituer le pôle de gestion, mettre en place une année test »
- (ONG) – (structure) : « Application immédiate de la **taxe kilométrique poids-lourds** intégrant les externalités du transport. »
- (Opérateur) – (structure) : « **Rétablir la perception de l'écotaxe sur les poids lourds en transit, dispositif décentralisé auprès des nouvelles régions et des métropoles** »

## 2. Affecter des taxes aux transports publics

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Taxer davantage l'usage de la route et de la voiture et redistribuer ce produit en direction des politiques de transports** (limitation voire abandon de la défiscalisation des frais de déplacements dans le relevé d'imposition, instauration de péages urbains, réglementation accrue du stationnement ...) »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Créer une **taxe sur les places de parking des centres commerciaux** perçues par les communes et reversées en partie aux AOM »
- (AO) – (structure) : « Imposer aux communes de **reverser une partie des recettes de stationnement** aux AOM »
- (AO) – (structure) : « Création d'un **livret d'épargne pour le développement du transport ferroviaire** (voyageur et fret) »



- (AO) - (structure) : « **Redéploiement d'une partie des crédits d'investissement de la LGV qui devrait diminuer en 2017 pour la modernisation des infrastructures des lignes ferroviaires** »
- (AO) - (structure) : « **Utilisation d'une partie des recettes des sociétés d'autoroutes** »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Un axe de développement des trains Intercités consiste à reporter une fraction des énormes budgets de LGV (et aussi des routes et des aéroports) sur la régénération et la modernisation des voies existantes et sur une tarification incitative environnementale en vue du report massif de la route sur le rail** »
- (AO) – (structure) : « **Lien entre taxes/redevances d'urbanisme et le financement du transport public. Affecter certaines redevances ou taxes d'urbanisme au financement du transport public et non aux infrastructures automobile (taxe pour voirie et réseaux divers, remise en place de la taxe pour non réalisation de place de stationnement)** »

## B- Alléger les taxes existantes qui pèsent sur les transports publics

### 1. Baisser la TVA à 5,5%, voire supprimer la TVA

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Baisse de la TVA pour les transports du quotidien** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) - (structure) : « **Souhait de revenir à un taux réduit de TVA** »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Baisse du taux de TVA pour les transports du quotidien** »
- (AO) - (structure) : « **Evolution de la TVA liée au transport : baisse de la TVA à 5,5% pour tous les services liés au transport public** »
- (AO) – (structure) : « **Application aux transports collectifs du taux de TVA appliqué aux services de proximité (5,5%)** »
- (AO) – (structure) : « **Baisse du taux de TVA à un niveau symbolique** »
- (AO) – (structure) : « **Suppression ou réduction du taux de TVA pour les services de transport en commun** »
- (AO) – (structure) : « **Taux de TVA ramené à 5,5%** »
- (Bureau d'études) – (structure) : « **Baisse du taux de TVA pour les transports du quotidien : ramener la TVA à 7% et affecter 2% à un fonds dédié au financement des projets de TCSP ou d'autres projets d'éco-mobilité** »

### 2. Réviser les règles fiscales et comptables imputables au transport public

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Baisse de TVA sur les véhicules, les équipements embarqués dans les véhicules, les systèmes billettiques, SAEIV, etc., ...** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Mise en place de taux de TVA réduit dans les relations financières entre AO et exploitants. Permettre que les sommes TTC consacrées par les AO au transport public soient essentiellement consacrées à l'offre** »
- (AO) – (structure) : « **Exonération de toutes taxes sur les énergies consommées par les réseaux pour alimenter les véhicules dédiés aux transports en commun** »
- (AO) – (structure) : « **Favoriser clairement les investissements dédiés à l'amélioration de la performance des transports publics (infrastructures, matériels, ...) notamment en simplifiant** »



*les règles fiscales (FCTVA, récupération de TVA) par l'adoption d'une fiscalité adaptée (minorée) en amont et non a posteriori comme actuellement ».*

- (AO) – (structure) : « *Revoir les règles comptables qui pèsent sur les conditions de l'amortissement des investissements au sein des budgets annexes (tout investissement se traduit par un effet négatif sur la section de fonctionnement »*

## C- Faire évoluer le versement transport ?

### 1. Optimisation des recettes du versement transport

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Augmenter la productivité du VT. Augmenter les recettes issues du VT par un meilleur suivi et contrôle des entreprises : faire un rapprochement entre les entreprises qui cotisent au VT et celles présentes sur le territoire en lien avec l'URSSAF pour augmenter les recettes »*

#### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Obtenir plus de recettes de VT. Audit réalisé sur les recettes et recherche de recettes supplémentaires potentielles (Armées). »*

### 2. Suppression des exonérations et des remboursements ?

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Suppression des diverses mesures d'exonération (moins de 11 salariés, entreprises en création, salariés en déplacement ...)* »

#### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Simplifier le versement transport en supprimant les exonérations et les remboursements »*

### 3. Un versement transport moins encadré par la loi (taux, seuil) ?

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Arrêt du plafonnement du taux de VT (libre administration des collectivités sur ce point)* »
- (AO) – (structure) : « *Revoir le seuil d'assujettissement du versement transport. Revoir le taux du versement transport qui est au maximum (2%) »*

### 4. Vers une extension géographique du versement transport ?

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Perception du VT sur l'ensemble du territoire régional à un taux unique »*

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Les régions dans le cadre de l'exploitation des réseaux interurbains auront besoin d'une recette supplémentaire similaire au VT. **Permettre aux régions d'émerger au VT** »
- (AO) – (structure) : « **Création d'un VT hors PTU** »

## Tarification

### A- Faut-il réinterroger les niveaux tarifaires ?

#### 1. Faut-il augmenter la contribution des usagers au financement des transports ?

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Rétablir l'équité entre le contribuable local et l'utilisateur du service public : **augmenter la tarification, tout en renforçant la gamme tarifaire** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Nécessité d'augmenter régulièrement les tarifs pour tenir compte de la qualité de service** (fréquence, information voyageur, billettique, ...) et tenir compte de l'évolution des coûts de production »
- (Opérateur) – (structure) : « **Relèvement de la tarification du transport public à un niveau normal en Europe, de 40-60% des charges** »
- (AO) – (structure) : « **Ne plus accepter le principe d'emblée d'un déficit structurel, souvent lié à une tarification construite sur une logique sociale qui n'est pas liée à la politique des transports (titres sociaux, solidaires, gratuits, etc.). La hausse des tarifs serait importante pour l'utilisateur, dans certains cas, mais des mesures d'accompagnement seraient à trouver en dehors du modèle économique des transports (politique sociale des départements et des communes, politique RH au sein des entreprises, etc.,** »
- (Association d'utilisateurs) – (structure) : « Une simplification tarifaire incitative pourrait consister à supprimer le plein tarif sur les TER afin de retirer la barrière d'entrée aux nouveaux utilisateurs : **offrir le tarif réduit -66% pour tous sur tous les trains régionaux sans carte ni abonnement**. Une communication accélérerait le report modal de la route vers le rail : **« payez 1/3 du billet, la région finance tout le reste »**. »

#### 2. Quid de la gratuité ?

### Réponse au titre de la structure :

- (Bureau d'études) – (structure) : « **Étude de la gratuité locale de l'accès au transport**. Dispatcher le manque à gagner à partir d'une autre ressource. Déjà vu en France et en Europe »

### 3. Faut-il revoir les principes tarifaires : tarification unique, tarification kilométrique ?

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Moduler la tarification serait attractif pour certaines personnes, et rendrait plus flexible l'usage du transport en commun avec un paiement « au réel ». Expérimenter un moyen de payer « au réel » les trajets périurbains* »

#### B- Coordination et encadrement des tarifs pour une meilleure acceptabilité des usagers ?

#### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Coordonner la hausse tarifaire des réseaux de transport collectif : hausse décrétée à l'échelle nationale (X%), fin de la gratuité, encadrement des tarifications sociales* »

#### C- La lutte contre la fraude pour l'amélioration des recettes tarifaires

#### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Développer les recettes : développer la prévention et maintenir une présence humaine forte dans les véhicules, y compris en soirée* »
- (AO) – (individuel) : « *Augmentation de la recette billettique : augmenter les contrôles et sensibiliser les jeunes dès leur plus jeune âge à valider* »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Pour pouvoir proposer des tarifs attractifs, il faut renforcer la lutte contre la fraude : contrôle systématique des voyageurs* »
- (AO) – (structure) : « *Amélioration de la productivité et des recettes du délégataire et amélioration de la sécurité des usagers. Mise en place d'une convention en partenariat avec les forces de police, l'État et les AOM. Augmentation du nombre de contrôleurs et de médiateurs.* »

#### D- Faciliter l'acte d'achat de titres de transport

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « *Développer le paiement EMV (par carte bancaire directement sur les valideurs de titres de transport) afin d'améliorer la recette au voyage* »
- (Association d'usagers) – (structure) : « *Nouvelles applications de paiement, information pour rendre le service accessible au plus grand nombre.* »
- (Association d'usagers) – (structure) : « *Information claire sur l'achat de titres et sur la tarification.* »

## E- Le développement de la tarification multimodale ?

### 1. Une tarification multimodale TC / Taxi / nouvelles mobilités

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « Proposer des **formules d'abonnements mensuels ou annuels couplés Transports Collectifs/Taxis** complété d'un coût à la course réduit (5 à 10 euros). Proposer des réductions pour ce type de carte dès lors que l'usager abandonne sa voiture personnelle »
- (Bureau d'études) – (structure) : « Concevoir une **tarification multimodale solidaire**, étendue à tous les modes sans exception, que l'on utilise : un métro, un train, un transport par câble, un tramway, un bus, de l'autopartage, un vélo à assistance électrique, etc. à l'intérieur d'un espace territorial défini »
- (Opérateur) – (structure) : « Instituer le **titre unique** quel que soit le mode déplacement. »
- (AO) – (structure) : « Mettre en place un **compte mobilité** permettant d'accéder à l'ensemble des services et de **payer à posteriori selon les consommations réelles** »

### 2. Une tarification multimodale, y compris pour les tarifs sociaux

#### Réponse au titre de la structure :

- (Bureau d'études) – (structure) : « Concevoir une **tarification multimodale solidaire**, étendue à tous les modes sans exception, que l'on utilise : un métro, un train, un transport par câble, un tramway, un bus, de l'autopartage, un vélo à assistance électrique, etc. à l'intérieur d'un espace territorial défini »

## F- La tarification sociale

### 1. Une prise en charge par les budgets sociaux ?

#### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « **Séparation de la politique sociale de la tarification du transport public**, donc non à une tarification sociale compliquée qui doit rester **du ressort des services sociaux** via des aides ciblées »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « Ne plus accepter le principe d'emblée d'un déficit structurel, souvent liée à une **tarification construite sur une logique sociale qui n'est pas liée à la politique des transports** (titres sociaux, solidaires, gratuits, etc., ...). La hausse des tarifs serait importante pour l'usager, dans certains cas, mais des mesures d'accompagnement seraient à trouver en dehors du modèle économique des transports (**politique sociale des départements et des communes, politique RH au sein des entreprises, etc.**, »
- (AO) – (structure) : « La **tarification solidaire** doit être supportée financièrement **par les budgets sociaux** : CCAS, département »

## 2. Le développement de la tarification solidaire

### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Modification des conditions d'attribution des tarifs sociaux. Augmentation des recettes et meilleure prise en compte des capacités financières des usagers : mise en place d'une tarification basée sur le quotient familial* »

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Evolution des tarifications. Améliorer la mobilité de tous : et favoriser une tarification réellement équitable* »
- (Bureau d'études) - (structure) : « *Progressivité des participations individuelles au transport : adapter les prix d'accès aux transports en fonction des revenus des ménages et individus. Une vraie égalité pourrait s'instaurer.* »
- (Opérateur) – (structure) : « *Mettre en œuvre la tarification solidaire et réévaluant parallèlement la tarification occasionnelle* »

## Offre

### A- Comment optimiser l'offre de transport public ?

#### Réponses à titre individuel :

- (Administration) – (individuel) : « *Optimisation de l'offre : faire mieux avec les moyens actuels. Former les élus transport / mobilité à la conduite du changement pour les rassurer lors de projets de restructuration de réseaux de bus.* »
- (Administration) - (individuel) : « *Accompagner les collectivités qui restructurent leur réseau de bus.* »
- (Administration) - (individuel) : « *Restructurer les réseaux de bus en tenant compte des nouvelles mobilités (vélo, marche à pied, covoiturage, ...)* »
- (AO) – (individuel) : « *Baisse du niveau de service : suppression de services* »
- (AO) – (individuel) : « *Optimisation de l'offre et maîtrise du coût du service sans dégradation du service offert : développement de nouveaux produits de mobilité* »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Industriel) – (structure) : « *Augmenter le nombre de voyageurs par moyen de transport. Étude des déplacements et des besoins de déplacement pour adapter les moyens* »
- (AO) - (structure) : « *Mettre en cohérence l'offre de transport avec les besoins réels tout en offrant un service public rationnel. Étude de restructuration de réseau.* »
- (AO) – (structure) : « *Optimiser l'offre : concentrer l'offre de transport collectif où les besoins de mobilité sont les plus forts (fortes fréquences et temps de parcours réduits) pour créer une offre attractive et concurrentielle de l'automobile. Éviter le saupoudrage stérile et couteux de l'offre de transport collectif* »

## B- Comment améliorer la productivité interne et externe des réseaux de transport ?

### 1. Une amélioration de la productivité interne

#### Réponse au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Revoir le modèle social et refondre un socle plus efficace et plus productif en ayant le soutien efficace et solide des AO envers l'opérateur engagé dans cette réforme délicate** »

### 2. Une amélioration de la productivité externe

#### Réponses à titre individuel :

- (Administration) - (individuel) : « **Développer des couloirs de bus et les priorités aux feux pour améliorer la rotation des véhicules** »
- (AO) – (individuel) : « **Améliorer la productivité des transports publics. Réduire le coût sans réduire son attractivité : travail avec les gestionnaires de la voirie à l'amélioration de la vitesse commerciale** »

## Investissements

### A- Quelle participation de l'État au financement des investissements après les engagements Grenelle ?

#### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Appels à projets TCSP** »
- (AO) - (individuel) : « **Subvention territoires à énergie positive pour la croissance verte et peut-être fonds de soutien de l'État à l'investissement** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Relancer un appel à projets TCSP en privilégiant les modes non polluants et les insertions urbaines rapides** »
- (AO) – (structure) : « **Identification de nouvelles ressources. Financement des réseaux de transport urbain et interurbain en investissement, et surtout en fonctionnement. Recherche de financement FEDER, contrat de plan État/région, AFD, Caisse des dépôts** »

### B- Vers un élargissement des AAP ?

#### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « **Augmenter fortement le soutien de l'État et garantir ce soutien sur une longue durée, en sortant de la logique des appels à projet.** »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « **Lancement d'appels à projets pour le financement des infrastructures de réseaux ferrés ou assimilés** »

- (AO) – (structure) : « *Accompagner les initiatives publiques et privées créant des **nouveaux services de mobilité via les appels à projets.*** »

### C- Favoriser la standardisation des matériels, les groupements de commande, et la mutualisation de services de transport

#### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « *Normalisation des achats. **Standardisation des matériels** et **approche de l'efficacité des normes*** »
- (AO) – (structure) : « *Articulation et rapprochement/**mutualisation des services entre AOM*** »

## Concurrence et marché

### A- Vers une ouverture à la concurrence du TER

#### Réponse au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Faire appel à différents opérateurs, dont la SNCF, pour exploiter les lignes régionales en offrant les conditions d'une mise en concurrence saine par les groupes de lignes TER, synonyme d'optimisation de l'offre. **Poursuite du partage de cette volonté au niveau des différentes régions et engagement dans des études préparatoires à de potentiels appels d'offres*** »

### B- Vers une concurrence / un marché plus efficient

#### 1. Stimuler la concurrence

#### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) – (individuel) : « *Créer les conditions d'un vrai marché des transports publics : **supprimer tous les monopoles** (ferré, transports collectifs, taxis, ...)* »

#### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *Améliorer l'efficacité et l'efficience des exploitants. Faire baisser les coûts d'exploitation ou optimiser les moyens existants. **Favoriser la multiplicité des opérateurs** et éviter les concentrations de type Veolia – Transdev* »
- (Opérateur) – (structure) : « ***Le marché global comme outil d'optimisation de la dépense publique sur un marché ultra-subsidonné : passer d'une culture d'attribution par lots séparés** qui prévaut dans le secteur de la mobilité et en particulier du transport urbain à **une culture de marché global** qui offre davantage de garanties de performance, de cohérence et de possibilité de synergies en considérant le cycle de vie complet du projet* »



## 2. Revenir sur la durée des contrats et préconiser des cahiers des charges simplifiés et standardisés

### Réponse au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « *Amélioration de la concurrence et de son efficacité. **Durée contractuelle plus importante**, notamment via des années optionnelles. **Tableaux de soumission simples et standardisés** »*

## 3. Revenir sur le partage des risques dans les contrats



# INTERMODALITÉ ET MULTIMODALITÉ

## 1) Données générales

Concernant le volet intermodalité et multimodalité, on comptabilise uniquement une dizaine de réponses à titre individuel, et 35 réponses au titre de structures : 11 AOM, 5 opérateurs, 4 conseils régionaux, 4 bureaux d'études, 4 ONG, 3 industriels, 2 fédérations professionnelles, une association d'usagers et un conseil départemental. A noter que l'intégralité des Régions et la majorité des AOM (85%) ayant répondu au sondage ont rempli ce volet du questionnaire.

## 2) Synthèse de l'analyse

### a) Réponses rédigées à titre individuel

Concernant les réponses rédigées à titre individuel, les répondants ont mis en avant **une approche orientée usagers** : plus de la moitié d'entre eux identifie l'importance d'une harmonisation des tarifs entre offre de transports et mise en œuvre d'abonnements multimodaux.

⇒ *La première mesure proposée : Harmoniser les offres tarifaires de toutes les solutions de mobilité, les rendre compréhensibles et plus accessible pour tous les publics*

Un tiers des répondants a également mis en avant l'importance de **la recherche de solutions techniques pour favoriser l'intermodalité** : généralisation de l'open data, dématérialisation des titres de transport, open-paiement...

⇒ *Une solution technique avancée : Mettre en place un « compte mobilité » multimodal, dématérialisé, tarifé à l'usage*

Enfin, une partie des répondants à titre individuel souhaite **la mise en œuvre d'autorité de transport à l'échelle d'un territoire**, notamment autour de la Région, et des offres de transport ferroviaire.

⇒ *Un constat redondant : « Penser au voyageur avant de penser pour un mode, un opérateur ou une autorité organisatrice »*

### b) Réponses rédigées au nom des structures

Les deux tiers des autorités organisatrices ont mis en avant l'importance du **développement des pôles d'échanges multimodaux**, en soignant notamment la qualité et les volumes des lieux d'échanges et d'interconnexions pour faciliter les ruptures de charge en intégrant de nouveaux services au sein des gares, et en y favorisant l'accès aux modes actifs. Ce dernier sujet, notamment la facilitation de l'accès aux vélos dans les gares, est principalement mis en avant par les associations d'usagers et les ONG.

⇒ *La première mesure proposée : Développer les pôles d'échanges multimodaux, en facilitant les flux, les correspondances, et la lisibilité à tous les services de mobilité*

⇒ *Un mode privilégié : Favoriser l'accessibilité piétonne et cyclable des pôles d'échanges multimodaux*

- ⇒ *Un constat : « Un haut niveau de service, de confort et de sécurité des pôles multimodaux permettrait de rendre attractive, voire attrayante la multimodalité trop souvent perçue comme une contrainte pour les voyageurs »*

Les deux tiers des autorités organisatrices ont mis en avant l'importance de **l'interopérabilité des systèmes billettiques**, avec, pour la majorité d'entre elles, la mise en œuvre de **solutions dématérialisées** des titres de transport, et, pour la moitié d'entre elles, le développement de guichets uniques et/ou de tarifs multimodaux. Ce sujet est également partagé par la majorité des organismes professionnels (bureaux d'études, fédérations professionnelles, industriels), ainsi que les opérateurs, qui y voient également des opportunités de développement de **solutions big data**.

- ⇒ *La première mesure proposée : Harmoniser les offres tarifaires de toutes les solutions de mobilité, les rendre interopérables, compréhensibles et plus accessibles pour tous les publics, tous les supports*
- ⇒ *Une solution technique avancée : Partager des supports billettiques à l'échelle régionale voire nationale pour encourager l'usage intégré de toutes les solutions de mobilité.*
- ⇒ *Un constat : « l'émergence de solutions d'intégration tarifaire qui simplifient la vie des voyageurs »*

Enfin, près de la moitié des structures ayant répondu au questionnaire s'interrogent également sur **le développement de nouvelles offres de mobilités**, notamment au travers d'initiatives privées, sur le covoiturage et les services librement organisés. Usagers, ONG et organismes professionnels souhaitent que **l'usage de ces nouvelles mobilités soit mieux intégré avec les offres des autorités organisatrices**. Autorités organisatrices et opérateurs de transport s'interrogent sur la mise en œuvre d'appels à projets pour **soutenir le développement de solutions de mobilité complémentaires à l'offre de transport public**.

- ⇒ *La première mesure proposée : Améliorer l'articulation entre les initiatives privées et les offres de transports publics*
- ⇒ *Une solution organisationnelle avancée : Contribuer à la régulation de ces initiatives privées par la mise en œuvre d'appels à projets innovants, pouvant aller jusqu'à l'émergence de nouvelles concessions de service public*
- ⇒ *Un débat entre « réguler l'offre de transport public et privé », « laisser-faire le développement de marché de niches », où toutes les parties prenantes se retrouvent pour « renforcer leur complémentarité »*

Enfin, un tiers des AOT met en avant l'importance de réfléchir à la zone de pertinence des différentes solutions de transport, notamment par la mise en œuvre de schémas directeurs permettant de mettre en avant de tels principes.

- ⇒ *Un constat redondant : « Pour créer plus facilement de l'intermodalité il est nécessaire de fluidifier et rationaliser la prise de décision en lien avec les transports sur un territoire »*

### 3) Liste détaillée des propositions

#### Une approche orientée usagers et une harmonisation des tarifs pour des abonnements multimodaux

##### Réponses à titre individuel :

- (AO) - (individuel) : « **Faciliter la multimodalité, permettre à l'usager-client de pouvoir choisir plusieurs modes de transport pour une OD sans se poser la question du coût total** »,
- (Administration) - (individuel) : « **Harmoniser les offres tarifaires et les rendre compréhensibles par tous les publics** ».
- (AO) - (individuel) : « **Développer la multimodalité des usagers tout en simplifiant les démarches d'abonnement. Fidéliser des usagers captifs temporaires (scolaires, étudiants) et probables futurs autosolistes ! Rendre obligatoires les offres « multiplay » (transports collectifs, VLS, autopartage, TER...) sans surcoût pour l'usager : abonnements annexes aux transports collectifs offerts et compensés par les recettes de stationnement.** »

#### Des solutions techniques pour favoriser l'intermodalité

##### Réponses à titre individuel :

- (AO) - (individuel) : « **Faciliter la vie en ville et développer l'usage de l'ensemble des services proposés : mise en place d'un compte mobilité permettant d'accéder à l'ensemble des services (bus, tram, vélo, autopartage, stationnement sur voirie et en ouvrage) et de payer en fin de mois selon sa consommation réelle** »,
- (AO) - (individuel) : « **Dématérialiser les titres de transports pour rendre simple l'usage des transports en commun** »

#### Repenser la gouvernance : vers la mise en place d'une autorité de transport à l'échelle d'un territoire ?

##### Réponses à titre individuel :

- (AO) - (individuel) : « **Réformer la hiérarchie des AOT/AOM pour aboutir à des autorités de mobilité à l'échelle d'un territoire (avec une taille à définir : bassin de vie, limites départementales, régionales...) avec des compétences sur n'importe quels modes de transport (des AOM mais avec une palette de compétences globales sur la mobilité (dont ferroviaire))** ».
- (Administration) - (individuel) : « **Penser les projets comme dans un comité de pôle en associant tous les acteurs et proposer des solutions transversales et homogènes aux voyageurs** » et de « **simplifier les démarches et le dialogue entre Autorités et Gestionnaires pour faciliter l'interopérabilité et rendre attractives les conditions d'intermodalité** »,
- (Opérateur) - (individuel) : « **Supprimer les AOM et les intégrer aux Métropoles et intercommunalités.** »

##### Réponses au titre de la structure :

- (AO) - (structure) : « **La multiplication des acteurs publics des transports dans certaines régions ne permet pas de gagner en productivité et en efficacité. Le regroupement des institutions devrait alors être privilégié pour optimiser les moyens financiers et humains, et**

accélérer le processus de décision et la mise en place de projets. Mise en place de **seuils de regroupement entre autorités organisatrices** »

- (AO) - (structure) : « A l'horizon 2023, disposer d'un SM régional unique et proposer des politiques et des services intermodaux homogènes ... Faire évoluer les structures existantes pour **tendre vers un SM régional et déployer la billettique intermodale sur l'ensemble du réseau TER** »

## Développer les pôles d'échanges multimodaux

### Réponses au titre de la structure :

- (Fédération professionnelle) - (structure) : « **Réaliser des pôles reliant les différentes infrastructures de transport, quel que soit leur mode, et capables d'accueillir les services qui les empruntent.** Ces pôles de la mobilité multimodale, dont le niveau de service, de confort et de sécurité égalerait les meilleurs benchmarks du secteur de la mobilité, permettrait de **transformer l'expérience des voyageurs et de rendre attractif, voire attrayante, la multimodalité dans la mobilité au lieu d'être perçue comme une contrainte pour les voyageurs** »,
- (AO) - (structure) : « Développer les pôles d'échanges et **faciliter les correspondances, l'intermodalité, lisibilité des services de mobilités** »
- (AO) - (structure) : « Penser à l'aménagement des gares et de leurs abords en **modernisant les gares et leurs abords pour répondre aux besoins des usagers du TER** (accès aux trains, sécurité, confort et services), et pour créer de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) »
- (AO) - (structure) : « Prendre en considération l'espace nécessaire à l'intermodalité : La performance d'un réseau est liée à l'offre de desserte mais aussi à **l'efficacité des connexions entre les différents modes de déplacement.** La qualité des échanges dans et aux abords des gares est primordiale pour la réussite du projet Grand Paris Express et il convient d'apporter une réponse à la hauteur de l'enjeu. Accueillir l'ensemble des modes, en particulier les bus et les modes actifs, suppose la conception d'un espace public métropolitain dimensionné en adéquation avec les flux attendus à l'horizon du GPE et au-delà »
- (AO) - (structure) : « Importance de **développer les connexions des gares ferroviaires avec le réseau des transports urbains** mais aussi **avec les autres modes de transport** »
- (Bureau d'études) - (structure) : « Donner la priorité aux modes doux : **accentuer très largement la place aux axes piétons et pistes vélos/rollers/skates, accessibles immédiatement** en sortant d'un bus, tramway, métro ... Ceci doit être étendu à tout le territoire »
- (Association d'usagers) - (structure) : « Aménagement de rampes ou de goulottes d'escalier en gare pour favoriser l'usage du vélo : **aménager plus d'emplacements vélos dans les trains permettrait d'anticiper la croissance de l'intermodalité.** Les nouvelles rames Alstom Régiolis ne sont pas toujours propices à l'intermodalité vélo »
- (ONG) - (structure) : « **Le vélo souffre encore d'une image négative,** particulièrement dans les moyennes et petites villes et en milieu rural. L'effort de communication a déjà montré sa pertinence par exemple à Paris. **Il semble nécessaire de le prolonger sur tout le territoire** ».
- (AO) - (structure) : « **Développer des pôles d'échanges multimodaux** afin de libérer les centres villes de la pression des voitures ventouses »
- (Opérateur) - (structure) : « Développement des **offres de mobilité complémentaire** aux transports publics : **identifier les lieux de convergence et implanter des plateformes de mobilité.** »

- (AO) - (structure) : « Faire en sorte que l'intermodalité - multimodalité soit transparente pour l'utilisateur ». « Pour favoriser et développer l'intermodalité, **la création et l'aménagement de pôles d'échanges sont nécessaires pour offrir un choix de mode de déplacement pour l'utilisateur** »

## Mettre en œuvre des systèmes interopérables, des solutions billettiques multimodales, dématérialisées au big data

### Réponse à titre individuel :

- (Opérateur) - (individuel) : « **Améliorer la multimodalité par une information complète, en temps réel** »

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) - (structure) : « Développer de la billettique et sa dématérialisation : **développement d'une billettique interopérable et sans contact** sur l'ensemble du territoire avec les délégataires transports »
- (Collectivité) - (structure) : « **la construction des déplacements "porte-à-porte"** »
- (Bureau d'études) - (structure) : « **Développer une billettique intégrée s'appuyant sur les smartphones**. Les billettiques interopérables actuelles ne permettent de connaître les contenus des contrats chargés sur les cartes sans contact qu'au moment de la validation. Il est indispensable qu'à l'avenir l'utilisateur puisse directement gérer sur son smartphone les contrats qu'il désire, et de pouvoir les suivre en temps réel »
- (Opérateur) - (structure) : « **Supprimer la barrière du support billettique sur les trajets multimodaux** »
- (AO) - (structure) : « Enjeux de l'harmonisation des systèmes de billettique, y compris sur le plan normatif : pour simplifier l'utilisation des différents types de transport sur tout le territoire national et développer le déplacement en transport en commun, **l'utilisation d'un seul titre compatible sur tous les réseaux est nécessaire** ». « De plus, une norme unique favoriserait la concurrence dans les marchés publics pour les systèmes de billettique »

## Coordonner les politiques de transport

### Réponses au titre de la structure :

- (Industriel) - (structure) : « **Créer une autorité dépendant du préfet de région et proche des usagers** et ayant autorité sur les AOM, permettant **d'harmoniser les moyens existants et à venir afin d'éviter les "guerres" de paroisses et d'unifier, densifier, améliorer l'existant dans le seul but de la satisfaction de la population** »
- (AOT) - (structure) : « **Adopter une stratégie globale des mobilités** : « Ce document de référence a pour objectif d'entériner la volonté des élus d'agir sur tous les modes de déplacement et d'apporter des solutions adaptées aux différents types de publics et aux différents types de territoire (centre-ville, périurbain, zones économiques...) » et **mettre en place un syndicat de transport** : « cette réflexion a pour objectif, à partir de l'identification des besoins des usagers, de définir les actions et compétences qui seraient gérées de façon plus efficace par un syndicat que par les AOT. Les questions de billettique, tarification, communication sont bien entendu privilégiées mais d'autres actions concernant l'interconnexion des réseaux, voire la complémentarité avec les autres modes de déplacements sont envisagés »



- (Opérateur) - (structure) : « **Enjeux de la loi NOTRe : la réduction du nombre d'AO de référence à 2 (Région et AOTU) doit faciliter l'émergence de solutions d'intégration tarifaire qui simplifient la vie des voyageurs** »
- (Opérateur) - (structure) : « **Renforcement de la collaboration entre AOM en développant une intégration tarifaire attractive entre Métropoles et Régions** »
- (Opérateur) - (structure) : « **Renforcement du maillage du territoire par les gares routières. La Loi Macron a prévu un schéma directeur des gares routières. Il est souhaitable que ces schémas soient consistants et prévoient un renforcement du maillage du territoire par des gares routières, en veillant, pour les zones urbaines, à des connexions avec les arrêts structurants des réseaux à TCSP (métro, tramway, BHNS).** »

## S'interroger sur le développement des nouvelles mobilités

### Réponses au titre de la structure :

- (AO) - (structure) : « **Encourager les initiatives privées de covoiturage, là où le transport collectif est moins pertinent** »
- (AO) - (structure) : « **Recentrer l'action publique sur le service public et collectif en particulier et assurer l'interface avec l'initiative privée sur les autres systèmes de mobilité (covoiturage, autopartage, VLS)** »
- (Fédération professionnelle) - (structure) : « **Améliorer l'articulation entre l'offre publique de mobilité et les services librement organisés en facilitant l'émergence de solutions innovantes et identifier les verrous pour les contourner** »
- (Opérateur) - (structure) : « **Renforcer la complémentarité entre transports publics et taxis, l'objectif étant de prolonger les lignes périurbaines de bus par des taxis collectifs à la demande** »
- (Opérateur) - (structure) : « **Promouvoir les modes complémentaires adaptés sur les territoires qui en ont le plus besoin en les articulant avec les transports en commun** »
- (ONG) - (structure) : « **Améliorer l'articulation entre l'offre publique de mobilité et les services librement organisés : la compétitivité d'une "chaîne mobilité" entre A et B, par rapport à la voiture-solo ne pourra être approchée que par la possibilité pour chacun d'optimiser -de son point de vue- son déplacement. Chacun des modes peut apporter sa pierre à la réussite des chaînes de déplacements proposables (à un coût raisonnable pour tous, usagers comme AOM)** »
- (Opérateur) - (structure) : « **Inciter au partage des véhicules** »
- (Fédération professionnelle) - (structure) : « **La loi du 5 août 2015 a confié à l'ARAFER des missions de contrôle peu en rapport avec sa mission de régulateur des secteurs ferroviaires et routiers. Ces missions, prises en opportunité dans un contexte politique incertain (polémique autour du modèle de la concession autoroutière faisant suite à l'abandon de l'écotaxe), conduisent à créer une charge administrative nouvelle et considérable pesant sur les services de l'autorité et les sociétés concessionnaires, alors même que l'efficacité et la nécessité d'un tel effort n'ont jamais été le moins du monde évaluées** ».



# DESSERTE DES TERRITOIRES PEU DENSES (RURAL, PÉRIURBAIN)



## 1) Données générales

Concernant le volet territoire peu denses, on comptabilise neuf réponses à titre individuel, et 36 réponses au titre de structures : 11 AOM, 7 opérateurs, 6 ONG, 4 bureaux d'études, 2 conseils régionaux, 2 industriels, 2 fédérations professionnelles, une association d'usagers et un conseil départemental.

## 2) Synthèse de l'analyse

### a) Réponses rédigées à titre individuel

La quasi-totalité des répondants à titre individuel ont préconisé **le transport à la demande** comme une solution efficace pour améliorer la qualité des transports dans les territoires peu denses.

- ⇒ *La première mesure proposée est la mise en place d'un service de Transport à la demande.*
- ⇒ *Une solution technique envisagée : Mettre en place des expérimentations afin de maîtriser les coûts et d'assurer une attractivité*

**L'aménagement d'aires de covoiturage** ainsi que le **développement d'une politique volontariste pour favoriser l'utilisation du vélo** sont également évoqués par les répondants comme des solutions adaptées.

### b) Réponses rédigées au nom des structures

Comme pour l'analyse des réponses individuelles, se dégagent des réponses des organisations, une solution préconisée par la quasi-totalité : **le transport à la demande**.

**La mise en place de service de covoiturage** s'avère également une solution efficace pour les trois quarts des répondants. **L'inclusion de la voiture partagée dans les politiques de transport** est également plébiscitée, dès lors que des aires d'accueil sont aménagées.

- ⇒ *La première mesure proposée est l'appropriation par les AOT des offres de covoiturage afin de les intégrer dans la chaîne des transports collectifs.*
- ⇒ *Une solution technique envisagée : création d'infrastructures d'accueil du covoiturage aux abords des axes structurants.*

L'utilisation du **vélo**, la réouverture de **chemins communaux** ou le développement d'un réseau de **taxis** sont évoqués de façon très partielle.

- ⇒ *Un constat partagé : favoriser l'usage du vélo sur des courtes distances.*

### 3) Liste détaillée des propositions

#### Transport à la demande

##### Réponse à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Partage d'expérience pour identifier parmi le foisonnement de type de TAD, les services qui permettent à la fois de maîtriser les coûts et d'assurer une attractivité.* »

##### Réponses au titre de la structure :

- (AO) – (structure) : « *maintien d'une desserte en zone peu dense par le biais d'un transport à la demande en rabattement sur les lignes régulières* »
- (AO) – (structure) : « *Développer le transport à la demande, y compris par des conventions avec le secteur privé, en complément des lignes régulières.* »
- (Bureau d'études) – (structure) : « *Créer des bornes rurales de transport à la demande* »
- (AO) – (structure) : « *Création d'un réseau de TAD financé par la collectivité* ».

#### Covoiturage

##### Réponses à titre individuel :

- (AO) – (individuel) : « *Faire connaître le covoiturage et toutes ses formes qui représentent un vivier pour des solutions de mobilité dans ces territoires qui ont besoin de lien, de continuité des solidarités et de services. Il faut que les pouvoirs publics s'approprient l'organisation du covoiturage et de ses formes dérivées* »
- (AO) – (individuel) : « *Expérimenter différents services de covoiturage pour faire émerger la ou les solutions pertinentes* »
- (Collectivité) – (individuel) : « *Aménager des aires de covoiturage* »

##### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « *Le covoiturage spontané en milieu rural : regarder la voiture comme un transport en commun ? Il nécessite un investissement réduit et apporte une diversité de bénéfices* »
- (Fédération professionnelle) – (structure) : « *Étendre la réalisation d'infrastructures d'accueil du covoiturage aux abords des axes structurants que sont les autoroutes.* »
- (Opérateur) – (structure) : « *Mise en place d'un covoiturage de proximité : créer des lignes budgétaires dédiées au covoiturage, en mobilisant une partie du VT comme moyen de financement, en intégrant mieux le dispositif au travers de DSP, en attribuant des avantages aux covoitureurs (réductions aux péages, voies réservées, parking...)* »

## Solutions mixtes

### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Créer des lignes de transport desservies par des cars en heures pleines et par une nouvelle forme de covoiturage en heures creuses** »
- (ONG) – (structure) : « **L'harmonisation de l'offre de covoiturage, d'autopartage et de transport à la demande avec les transports publics en territoire peu dense.** »
- (Industriel) – (structure) : « **Développement de la voiture partagée** : autopartage, notamment entre particuliers, covoiturage, autostop, organisé, taxis, ... »
- (AO) – (structure) : « **Développer le covoiturage, le transport à la demande** » « **Intégrer les taxis dans la chaîne de mobilité pour la desserte de territoires isolés ou peu denses.** »
- (Opérateur) – (structure) : « **Encourager les initiatives locales d'autopartage et de covoiturage** ; rémunérer les conducteurs par des bons d'achat "transport public" »
- (ONG) – (structure) : « **Inciter les communautés de communes à prendre la compétence du transport intercommunal par délégation des régions et à réaliser leur plan de mobilité intercommunal, où les réseaux de transports classiques seront complétés par des modes nouveaux (TAD, autopartage, covoiturage...).** »
- (AO) – (structure) : « **Permettre aux collectivités des partenariats commerciaux simples avec des entreprises privées de co-voiturage** (communication commune), des sociétés de taxis (contrats), des loueurs de vélos locaux (associations), etc. afin de développer des services de proximité souples et adaptés aux besoins des populations sans offrir forcément du service public en tant que tel. »
- (Industriel) – (structure) et (Bureau d'études) – (structure) : « **Développement de la voiture partagée : autopartage**, notamment entre particuliers, covoiturage, autostop organisé, taxis, ... »
- (AO) – (individuel) : « **Test de flotte de véhicules autopartagés sur un nœud interurbain (one way).** »

## Modes actifs

### Réponse à titre individuel :

- (ONG) - (individuel) : « **Rétrocéder des routes pour le vélo et les riverains (à 30km/h)** »

### Réponses au titre de la structure :

- (ONG) – (structure) : « **Prime à l'achat et location de vélos à assistance électrique** »
- (AO) – (structure) : « **Favoriser la pratique du vélo y compris dans les déplacements urbains-périurbains** et dans les secteurs peu denses. Développer une aide financière à l'achat ou à la location de vélos à assistance électrique »
- (AO) – (structure) : « **Systématiser l'intégration de la problématique cyclable et avec les transports collectifs de rabattement** (transport des vélos dans les transports collectifs, parcs vélos sécurisés dans les gares + interopérabilité de cartes d'accès) ».

## Autres

### Réponses à titre individuel :

- (ONG) - (individuel) : « **Rouvrir les chemins communaux oubliés** »
- (ONG) – (individuel) : « **La priorité des investissements** est à retourner pour faire passer le train du quotidien, la régénération et la modernisation des lignes existantes avant la LGV, en cohérence avec la loi Grenelle

### Réponses au titre de la structure :

- (Opérateur) – (structure) : « **Améliorer la disponibilité des taxis en zones périurbaines** en rassemblant les zones de stationnement autorisé autour des grandes métropoles. »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Droit à la mobilité en milieu rural** grâce aux TER et autocars intégralement « à 1€ », « Rouvrir d'anciennes voies ferrées »
- (Association d'usagers) – (structure) : « **Les Régions peuvent s'impliquer pour négocier avec l'État le redéploiement des trains de nuit** : réinstaurer la desserte quotidienne sur les lignes, rouvrir des lignes et des arrêts. De même il serait pertinent de **rouvrir des lignes Intercités de jour**. », « L'implication des Régions est nécessaire pour négocier la participation financière de l'État. Elles peuvent éventuellement devenir AO des Trains de Nuit, même si ce rôle revient normalement à l'État », « Déployer les trains de nuit régionaux vers des destinations européennes ».