

— DÉCEMBRE 2017 —

SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE MOBILITÉS PLUS SOLIDAIRES

Réduire les fractures sociales et territoriales

Président : Michel Neugnot

Sommaire

Diagnostic et besoins identifiés	4
Enjeux des mobilités plus solidaires	4
Les inégalités face aux transports, conséquence et facteur d'aggravation des fractures sociales et territoriales.....	5
Orientations stratégiques proposées par le groupe	10
Changer de paradigme : considérer la mobilité dans sa finalité d'accès aux services et activités, pour réduire les déplacements imposés.....	10
Mobiliser et faire confiance aux acteurs des territoires	11
Faciliter l'accès de tous à la mobilité	12
Cibler l'effort collectif de solidarité sur les publics et territoires plus fragiles	13
Principales mesures proposées	15
Réduire les inégalités territoriales dans le domaine des mobilités. Identifier une autorité en charge. S'appuyer sur les initiatives locales	15
Faciliter l'accès à la mobilité des personnes vulnérables	18
Faciliter l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite.....	22
Penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer	24
Annexes.....	26
Annexe 1 : Présentation générale de la démarche	26
Annexe 2 : Fiches descriptives des mesures proposées.....	30
Fiche de proposition n° 1 : Mesure 1 : Supprimer les « zones blanches de la mobilité » : Étendre hors AOM la compétence des régions à l'ensemble des mobilités et s'appuyer sur le bloc communal	30
Fiche de proposition n° 2 : Mesure 2 : Renforcer l'ingénierie et l'animation de la mobilité en milieu rural et dans les villes petites et moyennes.....	32
Fiche de proposition n° 3 : Mesure 3 : Favoriser l'expérimentation, le dialogue et les collaborations public/ privé/ citoyens pour faire émerger de nouvelles solutions.....	34
Fiche de proposition n° 4 : Mesure 4 : Cibler les aides financières de l'État sur les territoires plus fragiles	36
Fiche de proposition n° 5 : Mesure 5 : Mieux prendre en compte l'enjeu de réduction des inégalités territoriales et sociales dans la planification des services et des infrastructures	39
Fiche de proposition n° 6 : Faciliter l'accès de tous aux services de mobilité existants via l'information.....	41

Fiche de proposition n° 7 : Sensibiliser et former à tout âge et tout public	43
Fiche de proposition n° 8 : Développer le conseil et l'accompagnement individuel en faveur des publics fragiles.....	44
Fiche de proposition n° 9 : Faciliter l'accès à la tarification sociale et solidaire.....	46
Fiche de proposition n° 10 : Aider financièrement les publics fragiles dans le domaine de la mobilité	50
Fiche de proposition n° 11 : Désenclaver les quartiers prioritaires de la politique de la Ville.....	52
Fiche de proposition n° 12 : Améliorer la qualité des espaces publics : préserver, sécuriser et apaiser les déplacements piétons.....	55
Fiche de proposition n° 13 : Améliorer la qualité de service : accueil et accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports collectifs	57
Fiche de proposition n° 14 : Augmenter le panel de solutions de mobilité à disposition des personnes à mobilité réduite, en simplifier l'accès.....	59
Fiche de proposition n° 15 : Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant les enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité	61
Annexe 3 : Éléments complémentaires.....	66
Annexe 4 : Expressions libres des membres du groupe	72

a mobilité partout et pour tous

L Dès ma nomination par Madame la Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports, Elisabeth Borne, j'ai constitué, avec l'aide des services de l'État mis à notre disposition, un groupe de travail composé d'élus représentatifs de toutes les strates de collectivités, des parlementaires, des opérateurs et des entreprises de transport, des ONG et mouvements solidaires, des universitaires, des associations et des représentants d'utilisateurs.

Ma tâche de président de cet atelier a été grandement facilitée par l'envie partagée de servir une cause juste, d'être utile. Les participants ont fait preuve d'une très grande disponibilité et de beaucoup d'ouverture aux propos de l'autre au cours des 5 séances plénières, des ateliers et multiples auditions réalisées pour embrasser tout le champ des mobilités solidaires.

Le présent rapport se veut un matériau brut, prêt à l'emploi pour le gouvernement et le législateur. La liberté de création et d'expression qui nous a été laissée nous oblige à la plus grande transparence. Vous trouverez en annexes les travaux des membres du groupe de travail à partir desquels nous avons co-construit nos propositions.

« Le courage, c'est d'aller à l'idéal, et de comprendre le réel », disait Jaurès.

L'idéal ? La mobilité partout et pour tous ; la mobilité avec le bon moyen de transport, au bon endroit et au bon moment, à un prix accessible. Car la mobilité c'est la liberté de vivre, de se former, de travailler, de se divertir ; en un mot, de faire société.

Le réel ? Des citoyens auxquels la société n'offre pas la même chance de pouvoir se déplacer. Des services de mobilité performants pour les uns et rien, ou peu, pour d'autres : selon le lieu d'habitation en secteur urbanisé ou en habitat diffus, en quartier enclavé ou en cœur de ville dense, en zone de plaine ou en zone montagneuse ; selon les vicissitudes de la vie, chômage, maladie, mobilité réduite, handicap. De nouvelles technologies qui améliorent le service des uns tout en étant inaccessibles à d'autres. Des zones blanches trop nombreuses, sans solutions de mobilité durable. Tout cela nourrit des ruptures territoriales et sociales de plus en plus fortes, de moins en moins acceptables.

Le courage ? S'emparer de cette réalité, briser les résistances, faire preuve d'imagination et de pragmatisme pour « rendre effectifs le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens » comme cela est précisé dans la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs de 1982.

Nous avons dénombré beaucoup d'initiatives publiques et privées dans les territoires, des gestes de solidarité envers les plus démunis et les publics fragiles, des innovations porteuses de solutions d'avenir. Mais des réalisations souvent trop isolées, pas assez coordonnées, qui ne peuvent, malgré tous les efforts déployés, produire les effets d'une politique efficace sur l'ensemble du territoire.

Tout en prenant en compte les acquis de la loi NOTRe (répartition des compétences de transport et de mobilité entre territoires urbains, intercommunalités volontaires et régions), nous proposons à travers 15 mesures une nouvelle architecture des mobilités qui n'oublie aucun territoire, aucun public et qui fait une large place à l'innovation.

Avec cette nouvelle donne, chaque niveau de collectivités, chaque acteur du territoire, chaque entreprise partie prenante aura sa part de responsabilité liée à ses compétences. Alors, faisons nôtre la pensée d'Antoine de Saint-Exupéry « Chacun est seul responsable de tous ».

Michel NEUGNOT

1^{er} Vice-Président de la région Bourgogne-Franche-Comté
Président de la commission Mobilité Transport de Régions de France

Diagnostic et besoins identifiés

Enjeux des mobilités plus solidaires

Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ? Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ? Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?

Telles sont les questions qui ont été posées par Madame la Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports, pour le thème des mobilités plus solidaires. Le groupe de travail constitué à l'occasion des Assises nationales de la mobilité a défini des orientations et objectifs, proposé des réponses, entrouvert des champs de discussion ; ces éléments portés au débat national sont synthétisés dans le présent rapport.

Les Français ne sont pas égaux face aux transports. Deux formes d'inégalité limitent la mobilité : d'une part le facteur géographique d'éloignement dans les territoires de faible densité, et d'autre part, les difficultés de certaines personnes pour disposer ou utiliser les équipements et services nécessaires à la mobilité (voiture, équipement numérique par exemple). Ainsi, les territoires moins denses, ruraux, périurbains, les petites villes et villes moyennes, les quartiers périphériques, les personnes à mobilité réduites, les personnes non-motorisées ou sans permis, les seniors, les personnes pauvres ou en situation de précarité... peuvent être « fragilisés » au regard de la mobilité, avec peu - parfois pas - d'offre alternative à la voiture individuelle. Cette fragilité, cette fracture est vécue au quotidien par des millions de Français.

Or, l'accès quotidien à l'emploi, l'éducation, la santé, les commerces, les relations sociales, les loisirs... est une condition essentielle d'exercice des droits fondamentaux de liberté, d'égalité et de citoyenneté. À ce titre **la mobilité, pensée dans sa finalité à savoir l'accès à un service, un emploi, une activité, doit être considérée comme la « matrice » des autres droits.** Plus généralement, la mobilité est un facteur de développement économique et social des territoires.



Source : Wimoov

L'enjeu principal est la cohésion entre territoires et entre citoyens, et l'autonomie de chacun : il s'agit d'assurer, pour les habitants des territoires enclavés, pour les personnes plus fragiles, l'accès aux services et activités essentielles (santé, emploi, éducation et formation, services publics, culture et loisirs, commerces), à un coût raisonnable y compris pour la collectivité et sur le plan environnemental, et avec une qualité de service satisfaisante.

Nous devons ainsi imaginer une mobilité plus inclusive, pour tous et dans tous les territoires, grâce à de nouvelles offres et coopérations.

Les inégalités face aux transports, conséquence et facteur d'aggravation des fractures sociales et territoriales

2.1 Le droit au transport

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) a consacré le droit au transport, désormais défini aux articles L. 1111-1 et suivants du Code des transports :

« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le **droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer** et la liberté d'en choisir les moyens » ... « La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les **conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité** et dans le respect des **objectifs** de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de **polluants** et de gaz à effet de serre. » « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des **conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité** » ...

Le droit au transport comprend en outre : « le droit pour l'usager d'être **informé** sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation », et dans la programmation des infrastructures, la prise en compte des « enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires », dans le but d'une « **desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.** »

Il comprend enfin des dispositions relatives à l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite, et pour les personnes défavorisées le droit à la tarification sociale dans les transports urbains et la possibilité de dispositions adaptées à leur situation.

2.2 Des offres locales parfois insuffisantes ou non adaptées aux spécificités des territoires moins denses

La France est diverse et plurielle, en particulier dans ses territoires hors des cœurs urbains denses : quartiers, villes petites ou moyennes, en milieu rural ou périphérique. La situation au regard des mobilités varie en particulier selon :

- la gouvernance du territoire en place, en premier lieu la présence d'une autorité organisatrice de la mobilité, mais aussi la dynamique du tissu associatif, la présence d'initiatives locales et mobilisations citoyennes ;
- la densité de population et la répartition des habitants ;
- l'offre de services présente sur le territoire : desserte en transports, infrastructures et équipements existants, en commençant par la connectivité numérique ;
- la localisation et nature des emplois, la dynamique économique à l'œuvre ;
- les particularités physiques des territoires : montagne, île, maillage routier, distance à une agglomération ou métropole, enclavement physique des quartiers périphériques ;
- Les ressources financières du territoire : capacité contributive des collectivités et des habitants.

Dans de nombreux territoires, le système d'organisation publique des transports collectifs « conventionnels » ou les services privés (taxis, covoiturage...) n'ont pas permis à ce jour de créer de réelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Au-delà de l'enclavement réel et ressenti, la dépendance à la voiture qui en résulte est un facteur de vulnérabilité pour certaines populations - car pouvant mener à l'immobilité « forcée » - à la fois :

- par le coût qu'elle représente pour les ménages modestes de ces territoires, tant pour passer le permis de conduire, que pour acheter et entretenir un véhicule ;
- par la non-couverture de certains besoins essentiels par exemple des personnes non motorisées (personnes âgées, jeunes...)
- du fait de la nécessaire réduction par les politiques publiques de l'espace laissé à la voiture individuelle, pour l'accès aux cœurs urbains denses et plus généralement au regard de la congestion et des nuisances environnementales qu'elle génère.

Il convient de **désenclaver ces territoires**, et donc de **déployer d'autres solutions** de mobilité, plus agiles, moins chères, plus adaptées, **s'appuyant sur les capacités des territoires**, en premier lieu une communauté d'acteurs ayant une connaissance fine des besoins et ressources, et agissant en collaboration.

2.3 Des « zones blanches de la mobilité »

Les lois du 17 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « MAPTAM », et du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République dite « NOTRe », ont clarifié les compétences des collectivités publiques dans le domaine des transports et de la mobilité autour d'un couple **Région/ Agglomérations**.

Désormais, la région est autorité organisatrice des transports (AOT) pour les services ferroviaires régionaux ainsi que pour les services routiers interurbains et scolaires, réguliers et à la demande, à la suite du transfert de compétence des départements. Elle est aussi chef de file de l'intermodalité (notamment en matière de systèmes d'information voyageur et de billettique) et responsable du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET, qui intègre l'ancien schéma régional d'intermodalité - SRI), document pouvant être prescriptif.

La compétence d'organisation de la mobilité est exercée par le bloc communal : communes, établissements publics de coopération intercommunale et syndicats mixtes. En pratique, la France compte près de 330¹ « autorités organisatrice de la mobilité » (AOM), qui ont en charge, outre l'organisation des services de transports collectifs réguliers et à la demande, le développement des modes actifs, des usages partagés de la voiture et de la logistique urbaine. Les AOM de plus de 100 000 habitants élaborent un Plan de déplacements urbains et mettent en place un système d'information multimodal et un conseil en mobilité auprès des entreprises et de publics spécifiques tels que les personnes à mobilité réduite et les seniors.

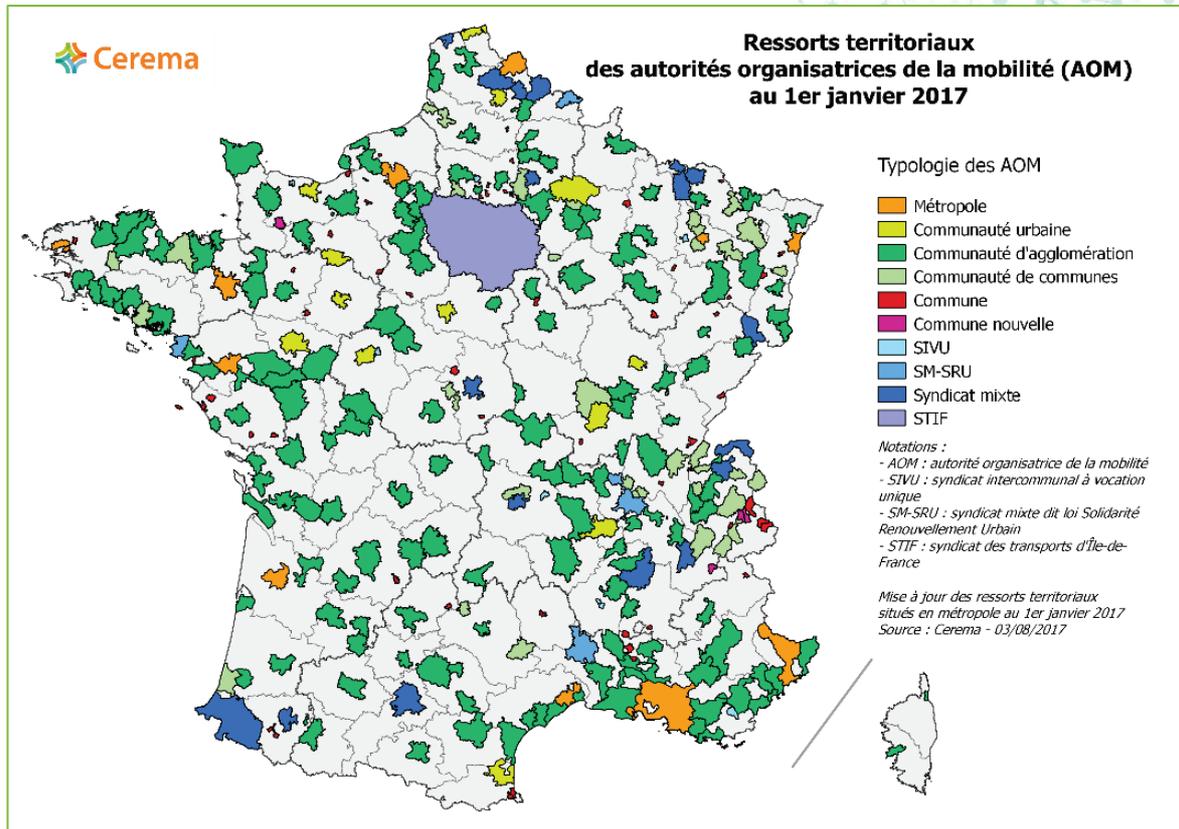
Les 250 métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération sont AOM par nature, compétence qu'elles ont pris en direct ou sous forme de syndicat.

Hors de ces grandes agglomérations, la plupart des Communautés de Communes ne se sont pas saisies de cette compétence facultative. Ainsi, sur plus d'un millier de communautés de communes, une trentaine seulement est AOM, sachant que la montée en puissance d'intercommunalités étendues dans la nouvelle carte intercommunale datant du 1^{er} janvier 2017, pourrait les inciter à s'emparer de cette compétence tout à fait essentielle sur les territoires.

¹ Source : Cerema pour l'ensemble des chiffres sur les AOM.

Il n'en demeure pas moins qu'à ce jour, en dehors des limites administratives des grandes agglomérations, **19 millions de personnes, soit un tiers environ de la population française hors Île-de-France, n'a pas d'autorité organisatrice constituée chargée de la politique de mobilité locale**, notamment des nouvelles formes de mobilité et des mobilités actives, en complément du maillage régional ferroviaire ou routier et du transport scolaire.

Ces « **zones blanches de la mobilité** », hors des ressorts territoriaux des AOM, se superposent parfois aux « zones blanches numériques » et sont en déficit **d'ingénierie territoriale**, à la fois peu nombreuse et dispersée.



2.4 Potentiel des nouveaux services de mobilité et nouvelles perspectives pour les territoires

Les nouveaux services ou pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo à assistance électrique...) qui émergent notamment en milieu urbain grâce au numérique, aux technologies et à l'évolution des comportements, pourraient aussi constituer une formidable opportunité pour les territoires moins denses si tant est qu'ils soient encouragés, amorcés ou subventionnés.

Les communes, les intercommunalités, les départements, le tissu associatif et social sont des relais précieux qui ont la « connaissance d'usage » et des parties prenantes. On assiste à un **foisonnement d'initiatives**, qu'elles soient publiques, privées ou citoyennes, sans organisation néanmoins du partage et de la diffusion de ces initiatives.

Au niveau institutionnel, les missions de chaque collectivité ont été clarifiées par les dernières lois MAPTAM et NOTRe. L'organisation doit à présent être confortée et monter en puissance, sachant que **l'articulation** et la **coopération** entre acteurs publics est un enjeu majeur pour conjuguer les atouts de chacun et in fine apporter plus **d'efficacité collective**.

Ainsi les **nouveaux services plus adaptés et moins coûteux** d'une part, une plus grande

mutualisation et **coopération entre acteurs** d'autre part, le **redéploiement entre modes** selon leur domaine de pertinence enfin, offrent de nouvelles perspectives.

2.5 Précarité et mobilité

Quelques définitions

« La précarité est l'absence d'une ou plusieurs des sécurités permettant aux personnes et aux familles d'assumer leurs responsabilités élémentaires et de jouir de leurs droits fondamentaux. L'insécurité qui en résulte peut être plus ou moins étendue et avoir des conséquences plus ou moins graves et définitives. Elle conduit le plus souvent à la grande pauvreté quand elle affecte plusieurs domaines de l'existence... » Joseph Wresinski, fondateur du Mouvement ATD (Agir Tous pour la Dignité) Quart Monde.

« La précarité énergétique est une situation de faible revenu disponible, combinée à des dépenses énergie et transport élevées, dues à un certain nombre de contraintes techniques, territoriales ou infrastructurelles. La précarité énergétique résulte également du cumul de la mauvaise qualité thermique de l'habitat et de l'éloignement des espaces de services, commerces et services publics de base, accroissant le coût de la mobilité résidentielle. » Observatoire National de la Précarité Énergétique

Les bénéficiaires des minimas sociaux, les demandeurs d'emploi handicapés, les personnes âgées à faibles revenus, les chômeurs de longue durée, les jeunes exclus du milieu scolaire et engagés dans un processus d'insertion professionnelle... sont des publics fragiles au regard de la mobilité. Les difficultés sont complexes car peuvent être à la fois économiques, physiques (handicap), matérielles (manque de moyens de locomotion), cognitives (accès au permis de conduire, capacité à se repérer sur un plan) et psychosociales (avoir confiance dans ses capacités).

La mobilité est reconnue comme facteur clé d'insertion sociale et professionnelle des populations, notamment des plus fragiles. Depuis quelques années elle est devenue un enjeu majeur pour éviter l'exclusion, dans la mesure où la capacité de mobilité est devenue un prérequis et que la mobilité est de plus en plus « subie » que « choisie ».

2.6 Des difficultés de mobilité qui touchent une large part de la population française

Une part importante de la population française est fragilisée ou empêchée dans sa mobilité, ayant des difficultés de motricité, cognitives, économiques, sociales ou culturelles. Les personnes plus fragiles ont besoin, outre de solutions de mobilité comme tout un chacun, parfois d'aménagement ou d'accompagnement particulier pour accéder à ces solutions.

Les situations sont diverses, ainsi en France :

- 9,6 millions de personnes sont en situation de handicap : auditif (5,2 millions de personnes), moteur (2,3 millions), visuel (1,7 millions), psychique et cognitif (plus de 700 000 personnes), et 15 millions de personnes vivent avec un handicap consécutif à une maladie invalidante (sclérose en plaque, insuffisance cardiaque ou respiratoire, cancer...);
- du fait du vieillissement de la population, la part des personnes âgées continue à croître ; aujourd'hui déjà, plus de 9 % de la population a plus de 75 ans ;
- les difficultés de mobilité sont un frein à l'insertion sur le marché de l'emploi². En 2016 un quart des jeunes de 18-30 ans (26 %) déclare avoir renoncé à un emploi en raison de difficultés de transport et un sur cinq a dû abandonner un projet de formation³ ;

² Selon le Laboratoire de mobilité inclusive (données d'enquêtes 2013 et 2016 Mobilité et accès à l'emploi) : plus de 7 millions de personnes en âge de travailler, soit 20% de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer en France. Une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité. 41% des employeurs ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité.

³ D'après le baromètre de la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative (DJEVPA).

- les 1 500 quartiers prioritaires de la politique de la ville représentent 5,5 millions d'habitants, y compris les « petits » quartiers dans les villes moyennes (par exemple dans les Hauts-de-France et le long du pourtour méditerranéen), qui demeurent pour nombre d'entre eux mal reliés aux centres urbains et aux zones d'emploi ;
- les ménages actifs les plus modestes (le 1^{er} quartile a un revenu moyen de 8 600 €/an) sont en forte proportion sans voiture (25 %) ou sans permis de conduire (15 %, contre 6 % en moyenne). Ceci les rend plus dépendants de l'offre publique de transport, parfois pour accéder à des emplois localisés en périphérie des agglomérations, à des horaires décalés ou fragmentés dans la journée ou la nuit, et ce d'autant plus s'ils habitent dans des secteurs eux-mêmes éloignés. Le coût du transport pèse sur ces ménages, que ce soit les abonnements aux transports collectifs, l'obtention du permis de conduire, l'achat d'un véhicule et du carburant.

De nombreuses mesures ou **initiatives existent pour opérer un rééquilibrage** en faveur de ces publics : tarification sociale ou solidaire, chèques taxis, aides au permis de conduire, conseil en mobilité ... Néanmoins **les aides et dispositifs sont souvent dispersés** et dépendent d'une grande variété d'acteurs publics et privés, des sphères sociale ou transport, ce qui n'en facilite ni la mise en place, ni la lecture globale ni l'évaluation de leur impact, efficacité ou efficience.

Suite à la loi handicap de 2005 et l'ordonnance de 2014, les collectivités ont entrepris des **efforts conséquents pour mettre en accessibilité les réseaux de transports collectifs**, en particulier l'accessibilité des points d'arrêts et des parcs de matériel roulant est en cours ou planifiée. Pour autant et sans attendre des échéances parfois lointaines, la qualité de service dans les transports collectifs d'une part (accueil, information, accompagnement), la qualité des espaces piétons d'autre part (sécurité, conception, entretien dans le temps, cheminement aux arrêts), pourraient être améliorées drastiquement.



Orientations stratégiques proposées par le groupe

Changer de paradigme : considérer la mobilité dans sa finalité d'accès aux services et activités, pour réduire les déplacements imposés

La mobilité des personnes et des biens a pour enjeu de permettre à chacun de réaliser des activités individuelles et collectives et d'accéder aux, ou bénéficier de services de la vie quotidienne qui leur sont associés : travailler, se soigner, faire des achats, se former, se divertir... Cet accès, qui se concrétise aujourd'hui par des systèmes de transports de plus en plus performants, rapides et diversifiés, peut se réaliser autrement grâce à la révolution numérique, la relocalisation des services et emplois à proximité des habitants, l'organisation différente des activités.

La mobilité doit être pensée dans sa finalité, comme toute action, ressource ou mise en relation qui facilite l'accès aux activités et services essentiels de la vie quotidienne, sans nécessairement imposer un déplacement physique (mobilité « forcée »). Cette définition élargie ouvre le champ des leviers et solutions, dans la sphère des transports, de l'aménagement, de l'organisation du territoire et des activités.

Quatre principes pourraient guider la définition d'un **droit à la mobilité « responsable »**, chacun - collectivités, acteurs économiques et sociaux, citoyens - **étant directement concerné et responsable, à son niveau avec ses compétences et ses ressources, de l'atteinte de ces objectifs communs** vers lesquels devraient tendre les politiques publiques et privées, nationales et locales. En particulier il serait intéressant de faire émerger une « éthique mobilité » des acteurs économiques et générateurs de mobilité, les associant aussi plus étroitement sur les territoires.

Ces principes sont énoncés ci-dessous.

1.1 Une mobilité efficace

Elle repose sur la **mixité fonctionnelle** (habitat, services, emploi) et la **mixité des solutions** de mobilité **présentes sur un territoire**. Il s'agit de :

- renforcer le lien entre politique de mobilité, aménagement de l'espace et organisation des activités, pour faciliter l'accès à l'emploi, et tendre à plus long terme vers une répartition des populations, services et activités plus cohérente au regard des ressources de mobilité ;
- développer un bouquet de services de mobilité, et renforcer l'articulation entre les offres afin de redéployer des moyens selon la pertinence.

1.2 Une mobilité économe

Elle repose sur la **mobilité pensée dans sa finalité**, à savoir la satisfaction **d'un besoin d'accès à un service ou une activité**. Cet accès peut aussi être **immatériel** grâce notamment à la transformation numérique de notre société, en engageant résolument État, services publics et entreprises vers la dématérialisation des services administratifs, le télétravail, les espaces de co-working...

Il faut donc encourager cette transformation numérique, et en même temps et avec la même exigence de qualité maintenir des services accessibles aux personnes moins « connectées » ou pour les services n'ayant pas vocation à être dématérialisés.

1.3 Une mobilité propre

Elle repose, y compris dans les territoires moins denses et pour les publics fragiles, sur la préférence donnée aux mobilités actives, aux véhicules propres et partagés dans leur usage, et plus globalement à l'ensemble des **solutions alternatives à l'autosolisme** dans un véhicule polluant.

Si l'objectif doit être le même pour tous et partout, une progressivité dans l'atteinte de cet objectif est nécessaire afin de tenir compte des spécificités des territoires et des publics plus vulnérables, et donc des efforts plus importants à fournir pour ces derniers, considérant par exemple les cycles de renouvellement des véhicules, les capacités contributives des territoires ou ménages, l'offre de mobilité effectivement disponible.

1.4 Une mobilité inclusive

Elle repose sur une approche à la fois :

- **globale**, sans discrimination de territoires ou de personnes, pour inclure le plus grand nombre et déployer des solutions les plus visibles et automatisées ;
- **segmentée**, au plus près des besoins de chacun, y compris des solutions spécifiques avec un accompagnement individuel lorsque c'est nécessaire pour certains publics.

Mobiliser et faire confiance aux acteurs des territoires

Pour répondre aux besoins de mobilité au sens large, il existe de nombreux leviers et solutions : en impulsant des changements au sein des entreprises, en accélérant la dématérialisation d'activités générant des flux de déplacements importants, en rapprochant à l'inverse les services et les biens des populations (mobilité « inversée »), en créant des nouvelles formes de mobilité basées sur la coopération entre acteurs et la mutualisation de ressources, etc.

L'organisation de cet ensemble d'interactions dans un même territoire de vie, favorisant les innovations et leur appropriation par les acteurs privés, constitue sans aucun doute le **nouveau cadre de référence** d'un système agile pour recomposer les mobilités du quotidien, concourir au bon usage des ressources de mobilité et co-construire les réponses les plus adaptées.

L'objectif stratégique est de **mobiliser les acteurs du territoire sur des objectifs d'intérêt collectif : la mobilité pensée comme un « bien commun » gérée au quotidien** pour améliorer les modes de vie des habitants, pour apporter des réponses et anticiper les évolutions, faisant du territoire un territoire « apprenant ».

2.1 Couvrir l'ensemble des territoires par une autorité en charge des mobilités

L'objectif est de couvrir l'ensemble du territoire français par une autorité responsable des mobilités, pour supprimer les « zones blanches de la mobilité » (hors AOM), tout en respectant la libre initiative locale. Trois échelons sont essentiels :

- la **région**, échelon de **l'architecture et de la mutualisation**, lieu de ressource et d'ingénierie, dont le rôle doit être renforcé en étendant ses compétences hors AOM à la mobilité dans son ensemble : mobilités actives, nouveaux services à la mobilité, plateformes d'information, conseil en mobilité ;
- le « bloc communal » (commune et intercommunalité), échelon du « **savoir d'usage** », garant du bien vivre ensemble, pour sa connaissance fine du territoire, des situations et besoins, plus à même de susciter, faciliter, coordonner l'intervention des acteurs économiques et sociaux et des habitants,
- le **département**, échelon de **la solidarité**, pour ses compétences voirie et sociales, avec une bonne connaissance du territoire et des relais naturels vers les populations en difficulté.

Chaque territoire appelle une réponse spécifique, fonction des besoins, ressources et des parties prenantes. Dès lors, **l'ingénierie présente sur les territoires** pour **animer** le dialogue, **organiser** des solutions, **expérimenter**, faire **vivre dans le temps**, capitaliser et essaimer les initiatives, devient **une condition tout à fait essentielle de réussite** au niveau local comme national.

2.2 Agir en communauté locale d'acteurs. Mettre en œuvre la bonne solution au bon endroit, organisée par la bonne personne

L'ensemble des parties prenantes du territoire doit être inclus dans les réflexions pour organiser des services de proximité (commerce, culture, logistique...), imaginer des solutions locales d'accès dématérialisé, promouvoir des solutions de mobilité (vélos, véhicules partagés, transport à la demande) : employeurs, opérateurs de transport, commerces, aménageurs, acteurs de la santé et de l'enseignement, associations et clubs, habitants, communes, intercommunalité et région, garages...

Des instances de **dialogue** et une **animation** de proximité devraient ainsi favoriser les initiatives locales, citoyennes et les expérimentations sur la mobilité au sens large, y compris par exemple pour organiser les services et activités sous l'angle des mobilités - induites ou évitées. Il s'agit de relier les utilisateurs, « offreurs » de moyens ou services, collectivités pour développer une compétence partagée.

Stimuler les initiatives et favoriser l'essor de solutions locales passe aussi par :

- la **simplification** des outils et modèles juridiques disponibles **en particulier pour les collectivités de taille modeste**, souhaitant agir en lien avec le monde associatif, privé, collaboratif ;
- des **échanges plus réguliers** entre les sphères des collectivités, du transport, de l'innovation technologique ou sociale, et de l'État pour adapter les modèles et la réglementation, maîtriser les effets, préserver les acteurs en place, réguler, lorsque nécessaire.
- Une capacité à **expérimenter** :
 - de manière simple, à l'initiative de collectivités petites ou moyennes souhaitant tester des idées, des partenariats, que l'on ne sait forcément ou par nature « normer » ;
 - visant aussi à préparer l'arrivée des solutions de demain comme le **véhicule autonome**.

Faciliter l'accès de tous à la mobilité

3.1 Vers une information « inclusive » sur les solutions de mobilité existantes

Il convient de faire un **saut qualitatif vers une information** fiable, **centralisée, la plus inclusive possible** des territoires et des publics, et donc intégrant l'ensemble des solutions y compris privées et associatives, l'ensemble des personnes y compris les personnes à mobilité réduite, intégrant par ailleurs l'information sur les tarifs sociaux et les aides disponibles en matière de mobilité, liée à la dématérialisation des titres.

Cette information, doit être **accessible à tous** : numériquement mais aussi via des **plateformes téléphoniques** de services et **des relais de proximité** dans chaque bassin ou auprès de chaque public spécifique, par exemple à travers les maisons de service au public.

3.2 Accompagner les plus fragiles vers plus d'autonomie

L'objectif est de **développer le conseil et l'apprentissage de la mobilité**, de manière individuelle, si besoin auprès des plus fragiles, en particulier pour le retour à l'emploi et les quartiers

prioritaires de la politique de la ville, et d'avoir des temps forts de communication nationale comme locale.

Les **acteurs de la mobilité et de la sphère sociale ont vocation à collaborer plus étroitement**, pour plus d'efficacité, une meilleure connaissance des personnes défavorisées, et un accompagnement de plus grande qualité dans une logique de **guichet unique**, les professionnels du social étant en effet les premiers interlocuteurs des publics fragiles ou en précarité. La mobilité des publics fragiles est un **enjeu commun**.

3.3 S'engager vers un accueil de qualité pour les personnes à mobilité réduite, dans les transports comme dans l'espace public

Sans attendre les aménagements et matériels roulants accessibles prévus par les textes, il s'agit de pousser les collectivités à s'engager massivement vers :

- un espace public, en particulier un **espace piéton de qualité et réellement sécurisé**, protégeant les piétons des pratiques motorisées, dont la qualité est maintenue dans le temps, et en cohérence avec l'accessibilité des arrêts de transport ;
- une **démarche de qualité de service pour l'accueil des personnes à mobilité dans les transports collectifs**, par ligne ou réseau, avec une progressivité des engagements selon la taille du réseau, incluant en particulier la formation systématique des agents en contact avec le public, et s'inspirant des bonnes pratiques émergeant en France et à l'étranger.

Cibler l'effort collectif de solidarité sur les publics et territoires plus fragiles

4.1 Aider à la transition et au déploiement d'offres alternatives en particulier pour les personnes et territoires les plus vulnérables

Les territoires dépendant à ce jour de la voiture, les publics fragiles dans leur mobilité, doivent être bénéficiaires d'un effort collectif de solidarité, dans un souci de rééquilibrage et d'aide à la transition vers une mobilité durable, au risque sinon d'accroître les inégalités existantes.

Les aides portées par les pouvoirs publics, qu'elles soient fiscales, financières, en ingénierie, en équipements, pourraient ainsi être modulées **en fonction des territoires et des bénéficiaires** : quartiers prioritaires de la politique de la ville, personnes à faibles revenus, retour à l'emploi, territoires éloignés des réseaux structurants de transport...

Les aides peuvent être de différentes natures : aides individuelles et prime à la conversion, démarrage de nouveaux services, infrastructures et équipements, aide à l'ingénierie et à la montée en compétence des territoires, apprentissage et accompagnement à la mobilité... Ces aides pourraient ainsi s'orienter vers des solutions de mobilité « sur mesure », relativement peu coûteuses et destinées à un nombre important de territoires. Elles pourraient de ce fait nécessiter de revoir l'approche de l'État, ou plus globalement des collectivités, vers des aides plus diffuses ou plus individuelles, tout en veillant localement à l'opportunité et à la cohérence d'ensemble.

4.2 La connectivité numérique, un préalable indispensable

La fracture numérique agit en aggravation des autres fractures, sociales et territoriales. Partant de là, la digitalisation des mobilités doit se faire en accompagnant les acteurs plus fragiles, et en recherche d'opportunités pour ces derniers.

La connectivité numérique des territoires doit redonner un avantage compétitif aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Elle est un **préalable indispensable pour toute amélioration effective de la mobilité** et donc pour toute politique de réduction des inégalités territoriales, à la fois pour l'accès aux services et activités (immobilité utile), pour changer le rapport au temps

dans les transports et en particulier dans les zones moins denses (mobilité utile), pour déployer de nouvelles solutions et y accéder (information voyageurs, dématérialisation du titre de transport).

4.3 La coopération entre métropoles et territoires périurbains

Les cœurs urbains denses sont de plus en plus congestionnés ou « fermés » aux voitures individuelles par restrictions de circulation, venant accroître les difficultés des habitants plus éloignés pour accéder à certains emplois, offres de soin et autres fonctionnalités centrales d'agglomération.

Il convient de retrouver une forme de **coopération entre les métropoles ou grandes agglomérations et les territoires voisins sur un bassin élargi**, pour rechercher ensemble des solutions crédibles alternatives à l'autosolisme. Il convient également d'avoir une approche plus opérationnelle dans la coordination des offres et de l'information au public, par exemple pour la gestion des situations dégradées ou les solutions offertes aux personnes à mobilité réduite.



Principales mesures proposées

Le groupe de travail a élaboré collectivement une série de propositions afin de répondre aux enjeux de la mobilité pour réduire les fractures sociales et territoriales. Ces mesures sont le fruit d'une participation forte des membres du groupe au sein de comités de rédaction, et d'une recherche de consensus. Les principales mesures, présentées ci-dessous, sont contextualisées, détaillées et complétées dans l'annexe 2.

Chaque mesure est classée selon sa nature : [Législatif] [Réglementaire] [Action État] [Action AO...] ou [Recommandation à...] lorsque l'action ne relève pas de la sphère transport/ mobilité.

Les mesures incontournables (ø) ou demeurant controversées (!) sont signalées.

Réduire les inégalités territoriales dans le domaine des mobilités. Identifier une autorité en charge. S'appuyer sur les initiatives locales

Mesure 1 **Supprimer les « zones blanches de la mobilité » : Étendre hors AOM la compétence des régions à l'ensemble des mobilités et s'appuyer sur le bloc communal**

Il est rappelé que certaines **intercommunalités**, parfois étendues depuis le 1^{er} janvier 2017, **envisagent ou ont vocation à prendre la compétence d'AOM à terme**, de leur libre initiative.

ø [Législatif] **Étendre hors AOM la compétence des régions à la mobilité** au sens large : nouvelles formes de mobilité, mobilités actives, conseil et accompagnement individuel à la mobilité... La région devient « **autorité organisatrice de la mobilité régionale** ».

Le bloc communal (commune, communauté de communes, établissement public porteur de SCoT ou de Pays/Pôle d'équilibre territorial et rural) **a vocation à assurer le relais de proximité pour la fonction d'animation permanente** :

- recenser les besoins de mobilité et le tissu et l'offre existants ;
- réunir et dialoguer avec l'ensemble des parties prenantes du territoire : associations, écoles, entreprises, acteurs sociaux, garages... ;
- trouver des solutions adaptées, sur mesure.

Une **convention de partenariat** est mise en place pour partager des objectifs communs, un plan d'actions et des modalités de mise en œuvre sur les plans humains et financiers. Elle associe également le département au titre de ses compétences voirie et sociales, dont le pilotage du schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP).

Mesure 2

Renforcer l'ingénierie et l'animation de la mobilité en milieu rural et dans les villes petites et moyennes

Chaque territoire est spécifique, dans ses besoins, ses ressources, les acteurs en présence. Dès lors, il faut créer des solutions « sur mesure », qui s'adaptent dans le temps, donc disposer d'une ingénierie pour développer ces solutions, les diffuser et les capitaliser.

◦ [Législatif ou action régions] **Constitution par les régions d'un réseau territorial d'ingénierie** et de la mobilité sur le territoire, en appui du bloc communal et des entreprises - en lien avec les dispositifs existants ex. : Ademe ou CCI, pour des plans de mobilité volontaires.

[Législatif] Possibilité pour les départements, 1 ou plusieurs EPCI, 1 ou plusieurs AOM, 1 ou plusieurs communes voisines de **mutualiser leurs équipes techniques dans le domaine des mobilités** pour atteindre une taille critique de compétences. Par exemple, services en charge de voirie départementale et communale, services d'une métropole ou agglomération intervenant pour le compte d'une communauté de communes AOM.

◦ [Législatif ou action État] **Soutien financier de l'État à l'ingénierie des territoires** : villes petites et moyennes, territoires ruraux, en complément de la région sous la forme d'un appel à manifestation d'intérêt, d'un fonds mobilité ou d'une dotation de soutien local/rural, par exemple en lien avec des expérimentations.

◦ [Action État ou régions] **Capitalisation**, recensement et **diffusion** la plus large possible des bonnes pratiques de mobilité solidaire. Réseau technique État et Collectivités, guides pratiques, forum... avec une attention particulière auprès des décideurs locaux (élus) et des start-up, associations, etc.

Mesure 3

Favoriser l'expérimentation, le dialogue et les collaborations public/ privé/ citoyens pour faire émerger de nouvelles solutions

◦ [Action État] **Créer un label « Territoire à mobilité inclusive »** - ou solidaire -, sur le modèle des territoires à énergie positive (TEPCV) : s'appuyer sur des territoires volontaires pour lancer des expérimentations dans un projet de territoire global et sur mesure, apporter une plus grande visibilité grâce à la labellisation, faciliter et concentrer sur ces territoires les aides financières (Ademe, déploiement numérique, ingénierie...). Le label pourrait comporter de 3 à 5 niveaux (cf. villages fleuris).

◦ [Législatif] **Faciliter la pratique de l'expérimentation** dans le domaine de la mobilité, et ce de manière simple, **adaptée aux petites et moyennes collectivités**, pour des solutions techniques ou des partenariats.

[Action État] **Dans les appels à projets** (ou fonds ou AML...), **réserver systématiquement une enveloppe et/ou des critères particuliers pour les « petites » collectivités** qui n'ont pas forcément l'ingénierie adéquate pour constituer des dossiers conséquents.

◦ [Législatif] Développer et **sécuriser juridiquement les modèles hybrides** entre public et privé (association, collectif, start-up) type GIE, groupe économique solidaire. Pour les associations : examiner les possibilités de contractualiser et de coordonner les financements ou interventions de l'ensemble de la sphère publique. À approfondir juridiquement.

◦ [Action État, A0] **Favoriser les échanges réguliers entre entreprises, start-up, associations et collectivités** pour mieux se comprendre et trouver des modalités pratiques pour agir ensemble. Le faire au niveau local, le faire au niveau national.

[Réglementaire] Sécuriser les associations qui font du transport solidaire en prenant le décret d'application de l'article 7 de la loi Grandguillaume relatif aux services d'utilité sociale.

[Législatif] **Élargir le champ des bénéficiaires du transport solidaire** (loi Grandguillaume⁴) aux personnes dont les capacités physiques et cognitives ne leur permettent pas de se déplacer, par exemple les personnes du 3^e ou du 4^e âge.

! [Législatif] Accroître le rôle des entreprises dans la mise en œuvre des politiques de mobilité et leur gouvernance, à un échelon à déterminer localement (CCI, entreprises ou leurs représentants). **Consulter et concerter les entreprises** sur les documents de planification et les politiques de mobilité - et notamment les évolutions du versement transport. Ce dernier point n'est pas partagé par le GART.

Mesure 4 Cibler les aides financières de l'État en faveur des territoires plus fragiles

◦ [Législatif] **Reconduire le dispositif d'appels à projets** en faveur des transports collectifs, des nouveaux services de mobilité, des mobilités actives, des points de maillage et pôles d'échange multimodaux et multiservices. **Ce dispositif aurait un volet destiné en particulier aux quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et aux territoires périurbains, semi-ruraux et ruraux** en modulant en fonction de la taille et des ressources des territoires (Réserve du GART sur cette modulation), et en conditionnant à l'élaboration d'un projet global de mobilité. **Pérenniser** le dispositif et en prévoir la programmation budgétaire dans le temps.

◦ [Législatif] **Créer un fonds pour la mobilité solidaire** afin de soutenir le développement des structures ou services de mobilité, notamment dans les zones dépourvues de transports collectifs.

[Législatif] Baisser la TVA pour le transport quotidien de voyageurs au taux de 5,5 % (demande GART, UTP, FNTV, FNAUT).

Mesure 5 Mieux prendre en compte l'enjeu de réduction des inégalités territoriales et sociales dans la planification des services et des infrastructures

[Législatif] Intégrer la réduction des inégalités territoriales et sociales comme un **critère d'évaluation des projets d'infrastructures** au même titre que d'autres critères comme la protection de l'environnement.

◦ [Législatif] **Intégrer dans les objectifs des documents de planification (PDU, SCoT, SRADDET...)** la réduction des inégalités sociales et territoriales en matière de mobilité et la

⁴ La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 stipule en effet dans son article 7 que les services d'utilité sociale organisés par des associations doivent être réalisés « au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. »

prise en compte des territoires voisins.

[Législatif] Inclure systématiquement dans les analyses des plans de déplacements urbains (PDU) les besoins spécifiques des quartiers prioritaires de la politique de ville et **des territoires périphériques**.

[Législatif] **Intégrer dans le SRADDET les enjeux de mobilité sur les territoires périurbains, ruraux et semi-ruraux hors AOM**, en articulation avec les outils de planification locale qui sont à encourager (plans de mobilité rurale, plans de déplacements simplifiés).

[Législatif] Prendre en compte l'objectif de réduire la vulnérabilité en matière de mobilité dans les **plans et schémas de planification en matière d'aménagement, d'énergie et de climat, de services...** (PCAET, Agenda 21, SDAASP)

[Action État] Construire à l'échelle nationale **des indicateurs** permettant d'évaluer le **caractère plus ou moins inclusif** des solutions de mobilité, que ce soit vis-à-vis des territoires ou des personnes vulnérables.

Recommandation Favoriser la coopération entre centres urbains denses et territoires voisins

Créer par bassin élargi autour des métropoles et grandes agglomérations une **instance opérationnelle de coordination des solutions de mobilité**, sous l'autorité de la région avec l'ensemble des AOM et des intercommunalités concernées, et en lien avec les grands générateurs de déplacements (CHU, université...), pour :

- trouver des solutions pour les populations les plus éloignées des cœurs urbains denses : ex. : lieux de covoiturage, développement des pôles d'échange ;
- gérer les situations dégradées (ex. : neige, pics de pollution, grèves, incidents d'exploitation), à la fois dans l'offre et l'information grand public ;
- trouver des solutions pour éviter les effets des frontières administratives, parfois très pénalisantes pour les personnes vulnérables (PMR notamment).

Faciliter l'accès à la mobilité des personnes vulnérables

Mesure 6 Faciliter l'accès de tous aux services de mobilité existants via une information plus accessible

o [Action A0] Dans les systèmes d'information multimodale (SIM), **inclure l'ensemble des solutions** de mobilité alternatives à l'autosolisme (y compris privées et associatives), **sans oublier les territoires moins denses, ni les solutions spécifiques à certains publics** (PMR, personnes sans accès internet notamment). Ces SIM sont gérés au niveau des régions et des grandes AOM, en coordination et intégration des données.

[Action A0] Développer, en parallèle de ces SIM, des **centrales d'appel téléphonique à destination du grand public, pour permettre l'accessibilité des personnes moins connectées**.

◦ [Action A0] Créer au niveau régional et AOM une **équipe de personnes ressources à destination des principales structures en contact avec les publics vulnérables** : Pôle Emploi, CCAS, établissements scolaires, Missions locales, Maisons de services au public, etc. qui auraient des « référents mobilité ».

◦ [Réglementaire] Inclure dans les SIM, **au-delà de l'information sur les tarifications sociales et solidaires, une information centralisée sur l'ensemble des aides financières accessibles** en matière de mobilité, selon le profil de la personne et le territoire (communes, départements, pôle emploi). Ce panorama des aides permettrait d'une part aux collectivités et acteurs de la sphère sociale et mobilité de mieux coordonner leur action, et d'autre part de s'inscrire dans une logique de « guichet unique » pour les bénéficiaires de ces aides.

Mesure 7 Sensibiliser et former à tout âge et tout public

◦ [Réglementaire] Inclure dans les programmes scolaires des modules spécifiques à la mobilité durable : lecture d'un plan, utilisation des applications, usage et connaissance des offres (transport collectifs, autopartage, covoiturage), règles d'usage de l'espace public, apprentissage du vélo.

[Réglementaire] **Adapter le Brevet de sécurité routière et le code de la route pour sensibiliser sur l'ensemble des services de mobilité existants**, ainsi que les règles d'usage de l'espace public (trottoir).

[Action État, AO et autres : ex. : organismes de santé] **Mettre en œuvre des moyens de sensibilisation** (vidéos, guides de mobilité) **pour certains publics spécifiques** (ex. : seniors). Ces guides pourraient être diffusés par les structures en contact avec ces publics, à travers les référents mobilité mentionnés en mesure 6.

◦ [Action État en lien avec GART, UTP...] Réaliser **des campagnes de communication nationales** sur les mobilités alternatives, le civisme à l'égard des publics fragiles (PMR en particulier), le respect des trottoirs comme espace piéton, les règles d'usage de l'espace public, les avantages du télétravail, la marche...

Mesure 8 Développer le conseil et l'accompagnement individuel en faveur des publics fragiles

[Législatif] Étendre le champ de compétence des AOM, de manière **optionnelle**, quelle que soit leur taille, au conseil en mobilité, pour les entreprises et les publics spécifiques.

◦ ! [Législatif] **Permettre aux autorités organisatrices de soutenir ou d'organiser des structures ou services de mobilité à caractère social** (mobilité dite « inclusive ») :

- **participer au financement des « plateformes de mobilité inclusive » pour mettre en œuvre un accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté**, en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : apprentissage des transports en commun et du vélo, diagnostic mobilité individuel, microcrédits, aide à l'achat d'un 2 roues, aide au passage, remise à niveau du permis de conduire, auto-école solidaire, garage solidaire ;
- **organiser le conseil et financer directement des aides individuelles** type permis de conduire, chèques mobilité... aux côtés des acteurs de la sphère sociale, pour les

personnes en précarité et plus largement pour les publics spécifiques : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, retour à l'emploi...

Cette mesure divise le groupe de travail. La question est celle de la distinction entre la mobilité dont le conseil à la mobilité, qui relève de l'AOM, et l'aide sociale à la mobilité individuelle (permis de conduire, microcrédits, garage solidaire, aide à l'achat ou prêt de véhicules...), qui relève à ce jour de la compétence sociale. Certains souhaitent que les AO puissent disposer d'un bouquet de services le plus large possible, pour en apprécier localement la pertinence et le coût global pour couvrir l'ensemble des besoins. D'autres, en particulier le GART, l'UTP, la FNTV, y sont très défavorables et souhaitent maintenir la distinction entre sphère sociale et mobilité, dans un contexte de forte contrainte budgétaire et alors que les AOM contribuent déjà largement à la politique sociale, par exemple à travers la tarification.

Pour aller plus loin en faveur des structures ou services de mobilité à caractère social :

[Réglementaire] Créer des diplômes de conseiller en mobilité (niveau licence professionnelle).

Mettre en œuvre un service civique dédié à la mobilité

[Législatif] Donner la possibilité aux collectivités locales de contractualiser avec les structures privées ou associatives de mobilité à caractère social, pour sécuriser et pérenniser les actions (à expertiser juridiquement).

[Action État] Soutenir financièrement les « plateformes de mobilité inclusive » pour les développer massivement sur le territoire et accompagner les publics fragiles vers les solutions de mobilité durable.

Mesure 9 **Faciliter l'accès à la tarification sociale et solidaire**

◦ [Action État en facilitateur] Favoriser l'accès par les AOM à un **portail numérique mis en place par les organismes sociaux** (CAF, CPAM) pour :

- simplifier la mise en œuvre des tarifs sociaux : valider l'éligibilité des usagers, automatiser l'actualisation et le renouvellement, sans frais rétroactifs ;
- mieux connaître les populations bénéficiaires potentielles des tarifications sociales.

⁵[Législatif] **Préciser que le rôle de coordination de la mobilité des Régions** inclut l'**harmonisation des grilles de tarification sociale** (profils de bénéficiaires, type de réduction).

[Action AO] **Améliorer le dialogue entre services sociaux et AOM pour une meilleure information des bénéficiaires**, et *in fine* réduire le taux de non-recours aux tarifications sociales.

[Action État] Permettre la **récupération de TVA** pour les collectivités qui pratiquent une politique volontariste en matière de tarification sociale et solidaire (niveaux bas de prix de titres).

[Action AO] **Encourager l'application à l'ensemble des services à la mobilité** organisés par les AOM (ex. : autopartage, VLS) de la **tarification sociale et solidaire**, voire étendre l'obligation législative de tarification sociale en faveur des personnes défavorisées pour ces services.

⁵ Réserve du GART

Mesure 10 Aider financièrement les publics fragiles dans le domaine de la mobilité

◦ [Recommandation] **Reconnaître la mobilité comme une compétence clef pour l'accès à l'emploi**, et à ce titre pouvant bénéficier de **financement de la formation professionnelle** :

- **apprentissage de la mobilité Transports en commun / vélo** ;
- **reconnaître le permis de conduire comme un diplôme qualifiant**, *a minima* dans les métiers en tension, générateurs de mobilité, ou en horaires décalés (emplois d'aide à la personne, services de livraison, services de sécurité, ménage industriel, grande distribution, etc.).

[Action État, Départements, autres] **Centraliser dans un « compte mobilité » les différentes aides** qui s'appliquent selon le profil de la personne, articulant les aides mobilité, sociales, retour à l'emploi...

◦ ! [Législatif] **Moduler les aides aux particuliers (VAE, prime à la conversion...) en fonction des ressources et territoires.**

[Législatif] Opter pour **une vraie prime à la conversion** : passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité durable » : conversion d'un véhicule thermique en électrique, en un ou plusieurs vélos électriques, ou en un ou plusieurs abonnements aux transports collectifs/ véhicules partagés. À financer par des CEE.

◦ [Législatif] À l'instar des taxis, **considérer comme un service à la personne les services de mobilité** (transport avec chauffeur LOTI et VTC, voire des services d'accès à la mobilité) à **destination de certains publics spécifiques** (ex. : PMR, habitant d'un QPV) et/ou **dans certains territoires peu denses**. Ceci donnant un avantage fiscal et permettant par ailleurs d'introduire des Chèques Emploi Service Universel (CESU) préfinancés par les acteurs de la mobilité ou de la sphère sociale.

Mesure 11 Désenclaver les quartiers prioritaires de la politique de la Ville

◦ [Législatif] Mettre en place un appel à projet pour la mobilité durable et inclusive qui permette aux AO de **poursuivre le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV)** :

- transports collectifs en site propre (TCSP), lignes fortes de transports collectifs, nouveaux services à la mobilité, mobilités actives, selon la taille et la situation du quartier ;
- **ouverture à des solutions innovantes localement** prenant en compte spécifiquement la mobilité des habitants et des actifs des territoires prioritaires : covoiturage, autopartage, plateforme de service et de conseil/ pôle de mobilité, prêt de véhicules, infrastructures vélo, apprentissage de la mobilité, garage solidaire.

◦ [Action État] **Favoriser l'accès au permis de conduire voiture et deux-roues**, en mettant en place le **plan national pour le permis de conduire**⁶ pour les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville, l'étendre au-delà des QPV à des publics ciblés : retour à l'emploi, familles monoparentales, milieu rural et semi-rural sous condition de ressources...

Faciliter l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite

Ces mesures ne traitent pas du renouvellement du parc de matériel roulant, ni des aménagements prévus dans les schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) qui sont en cours, ni du numérique qui est débattu dans l'Atelier « Innovation » des Assises de la mobilité.

Mesure 12 Améliorer la qualité des espaces publics : préserver, sécuriser et apaiser les déplacements piétons

◦ [Réglementaire État ou collectivités] **Réglementer l'usage ou la présence d'engins motorisés ou mécanisés** (gyroroues, trottinettes, rollers...) : qui a le droit et à quelles conditions de stationner et circuler à quelle vitesse, sur le trottoir, les pistes cyclables, la chaussée, les lieux publics, ainsi que dans les transports collectifs. Pour ces derniers, s'inspirer du dispositif de carte en place à Londres qui autorise le porteur de carte à accéder à tel ou tel réseau selon le type d'engin.

◦ [Action AO/ Collectivité ou Législatif ou Action État pour inciter] **Revoir annuellement la cohérence entre** la programmation des travaux des Plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et les SD'AP, pour une meilleure continuité du « parcours usager », par exemple au sein de la commission communale ou intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées.

[Action État] **Inciter ou aider à établir un PAVE en particulier pour les villes petites et moyennes**, avec un soutien financier ou en ingénierie.

[Action Collectivités gestionnaires de l'espace public] Inciter les gestionnaires de voirie à **entretenir les cheminements pour éviter toute dégradation de l'accessibilité dans le temps**. Associer davantage utilisateurs et riverains avant tout aménagement d'espace public, en particulier les associations ou professionnels œuvrant pour la mise en accessibilité (guide de bonnes pratiques). Promouvoir les contrastes dans les aménagements urbains.

[Recommandation à la sphère médicale] **Maintenir absolument l'autonomie des personnes âgées, en promouvant la marche et banalisant les équipements individuels d'aide à la marche** à ce jour très peu répandus en France en comparaison d'autres pays européens (télécommandes individuelles, déambulateurs...) : campagnes nationales, formations, ateliers, remboursement.

[Réglementaire] Rendre obligatoire le marquage au sol (zébra) des points d'arrêt, pour faire respecter l'interdiction de stationner.

[Action collectivités et État] Développer les balises numériques⁷ en donnant la priorité aux

⁶ Le Président de la République s'est engagé le 14 novembre 2017 à l'élaboration d'ici six mois un plan national pour le permis de conduire, qui permettra au-delà des initiatives prises par certaines communes ou certaines régions de financer pour tous les jeunes des quartiers politique de la ville le code et le permis de conduire.

⁷ e-beacons, qui émettent de l'information pour les mal-voyants

informations de signalisation et de guidage numérique (et non commerciales) ; rédiger un livre blanc, préalable à une possible normalisation, pour encadrer le fonctionnement de ces balises.

[Norme à actualiser] Améliorer drastiquement la qualité de la sonorisation des pôles d'échanges.

[Recommandation] Renforcer quantitativement et qualitativement le cursus de formation des professionnels de l'aménagement urbain au handicap et à l'accessibilité : école d'architecture...

[Action Collectivités] Mettre en œuvre des dispositifs de **remise à niveau au Code de la route pour les personnes âgées** - et plus généralement - par exemple à travers les plateformes de mobilité.

Mesure 13 Améliorer la qualité de service : accueil et accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports collectifs

o ! [Action État et AO] **Pousser collectivités et transporteurs à des engagements volontaires progressifs sur la qualité d'accueil de certains handicaps** qui peuvent être traités sans attendre les aménagements ou renouvellements de parc de matériel roulant, démarche ex. S3A, labellisation (Cap Handéo) puis certification.

Il existe de nombreuses initiatives et des bonnes pratiques sur les réseaux, en France et à l'étranger.

En alternative l'engagement pourrait être inscrit dans la loi, en modulant dans le temps et selon la taille du réseau par exemple (*impact sur les AO à évaluer*). Le GART est très réservé en raison du principe de libre administration et des efforts conséquents déjà entrepris sur l'accessibilité.

o [Action AO et travail à venir État-UTP-GART] **Améliorer et/ou systématiser la formation des personnes en contact avec le public** à la prise en charge des voyageurs à mobilité réduite, ex. : cahier des charges type, bonnes pratiques, formation initiale obligatoire dès le recrutement... (la systématisation est en lien avec l'engagement précédent)

[Législatif] Inscrire dans la loi les différentes composantes de la qualité de service, dont l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (aujourd'hui une norme AFNOR EN 13816) (impact à évaluer)

o [Législatif] **Considérer les services d'accompagnement** pour les personnes à mobilité réduite dans les transports en commun, **comme un service à la personne et de première nécessité** (avantage fiscal, TVA réduite).

! ⁸[Législatif] Généraliser la règle de la gratuité dans les transports collectifs pour l'accompagnateur d'une personne handicapée pouvant en attester le besoin (titulaire de la carte mobilité inclusion avec mention spécifique).

⁸ Impact sur les AOM à évaluer ; le GART est réservé en raison de la liberté tarifaire des AOM.

Mesure 14 Augmenter le panel de solutions de mobilité à disposition des personnes à mobilité réduite, en simplifier l'accès

◦ ! ⁹[Législatif] **Clarifier la notion de transport de substitution** : proposer que, pour le transport routier urbain et non urbain, lorsque dans un réseau, un ou plusieurs points d'arrêt prioritaires sont déclarés en impossibilité technique avérée de mise en accessibilité (souvent pour les PFR), l'AO compétente peut dédier le transport de substitution aux personnes empêchées d'accéder à savoir la plupart du temps **les personnes en fauteuil roulant (PFR)**, en ouvrant néanmoins à tous sans condition de résidence.

◦ [Action État et AO] Développer des **nouveaux services de mobilité les plus inclusifs possible** (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service...), en réglementant ou en incitant à la prise en compte des handicaps. Une réflexion doit être menée pour trouver ensemble des solutions intelligentes qui ne freinent pas l'essor de ces solutions tout en considérant le plus grand nombre.

[Réglementaire] Créer au moins une place adaptée aux véhicules PMR pour toute création de **borne de recharges de véhicules électriques**.

◦ [Action AO] **Conventionner au-delà du ressort territorial pour le transport adapté aux PMR** : raisonner à l'échelle d'un bassin de vie, pour faciliter les trajets pour un public plus sensible aux ruptures de charge entre réseaux et donc aux barrières administratives.

◦ [action État] **Conditionner le versement d'aides de l'État (ex. : appels à projets) à l'adoption préalable du SD'AP**.

◦ [Réglementaire] **Encourager le développement de services de vélos-taxis pour les personnes âgées**, en clarifiant au préalable leur statut juridique et les règles d'occupation de l'espace public

Penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer

Mesure 15 Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant les enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité

◦ [Législatif] Définir un **droit à la mobilité** en lien avec la **responsabilité** de chaque acteur, à son niveau et fonction de ses ressources et compétences, **d'agir individuellement et collectivement**

⁹ La définition du transport : arrêt à arrêt (et non porte-à-porte), dédié aux personnes handicapées empêchées par l'ITA (et non à l'ensemble des PMR), devra être affinée avec les associations représentatives d'usagers, les autorités organisatrices et transporteurs.

dans le respect des principes communs **tendant à une mobilité efficace, économe, propre et inclusive.**

◦ [Action A0] Dans chaque territoire **le droit et les responsabilités de chaque acteur sont discutés et définis dans un « pacte d'amélioration des mobilités et des aménagements locaux », lieu d'échange** local sur l'aménagement de l'espace, l'organisation des activités et des mobilités incluant l'ensemble des parties prenantes : collectivités, établissements de santé, d'enseignement, associations, entreprises...

Le pacte comprend un panel d'engagements et de mesures, individuelles et collectives, conçues de façon cohérente et concomitante pour former une politique locale complète sur le territoire qui pourrait alimenter le label « Territoire à mobilité inclusive ». La déclinaison du « pacte » en un document d'engagements est laissée à l'appréciation locale en lien avec les documents de planification existants.

Recommandation

Accélérer la connectivité numérique des territoires périurbains et ruraux et de leurs habitants

Pour favoriser le développement de nouveaux services de mobilité et faciliter l'accès aux services de mobilité pour l'ensemble de la population, il conviendrait de **renforcer les obligations des opérateurs en matière de couverture haut-débit**, dans le cadre de la négociation à venir avec collectivités et opérateurs. Sur la base des prévisions actuelles de déploiement une grille de priorisation en fonction des enjeux de mobilité pourrait être proposée en considérant, avec des critères de densité et/ou de désenclavement :

- les bourgs et axes routier d'accès à ces bourgs ;
- les itinéraires longs en transport collectif, en covoiturage ;
- les axes TER ;
- les projets de territoire : par exemple les territoires labellisés « à mobilité inclusive », la réduction des déplacements par la création de « classes virtuelles » et de formations à distance, des mesures favorisant le télétravail depuis son domicile ou des tiers-lieux ;
- la création de points d'accès numérique, la présence d'une Maison de services au public ;
- Les principaux pôles d'échange multimodaux et multiservices, les aires de covoiturages, les points de maillage de la mobilité... et l'ensemble des points d' « entrée / sortie » de la mobilité devant être connectés.

Annexe 1 : Présentation générale de la démarche

Composition du groupe d'experts

Président :

Michel Neugnot, premier vice-président du conseil régional Bourgogne - Franche-Comté, président de la commission transports de Régions de France

Chef de projet :

Florence Vianey, cheffe du bureau des politiques de déplacements, Ministère de la Transition écologique et solidaire / Ministère des Transports (DGITM/DST)

Équipe projet du ministère:

DGITM : Marina Lagune (SAGS), Florence Brodin (DST), Martine Aubert (DIT), Jean-Pierre Cambillard (DIT), Xavier Nicolas (DAM)

DRIEA : Sophie Mangiante, Arnaud Crolais, Jacques Legaignoux

Membres du groupe de travail:

Élus

Marjolaine Meynier-Millefert, députée de l'Isère, commission développement durable et aménagement du territoire, représentant l'Assemblée Nationale

Sandra Marsaud, députée de Charente, commission développement durable et aménagement du territoire

Laurence Maillart-Méhaignerie, députée d'Ille-et-Vilaine, commission développement durable et aménagement du territoire

Véronique Hammerer, députée de Gironde, commission des affaires économiques

Nathalie Sarles, députée de la Loire, commission développement durable et aménagement du territoire

Olivier Jacquin, sénateur de Meurthe-et-Moselle, représentant le Sénat

GART (Groupement des autorités responsables de transport) : Jean-Luc Gibelin, vice-président en charge des mobilités et infrastructures transports, région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et administrateur du GART et Mounia Moudjed, chargée de mission auprès du directeur général du GART

APVF (Association des petites villes de France) : Jean-Michel Morer, membre du conseil d'administration et Atte Oksanen, chargé de mission

ADCF (Assemblée des communautés de France) : Corinne Casanova, présidente de la commission urbanisme, habitat et mobilités, Pierre Jarlier, secrétaire national, et Olivier Crépin, responsable développement économique, transport et mobilité

AMRF (Association des maires ruraux de France): Dominique Dhumeaux, vice-président, et Cédric Szabo, directeur

Pierre Camani, Président du conseil départemental du Lot-et-Garonne, représenté par Fabien Duprez, DGA infrastructures et mobilité, et Karine Pécondon, chargée de mission auprès du directeur général des services

Opérateurs et entreprises

UTP (Union des transports publics et ferroviaires) : Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, et Stéphanie Lopes d'Azevedo, chargée de mission économie et RSE

FNTV (Fédération nationale des transports de voyageurs) : Maryline Jouaillec, secrétaire générale adjointe

FNAT (Fédération nationale artisans taxis) : Michel Goujon, président

UBER : Benjamin Martin, directeur des affaires publiques et Raphaël Morel, responsable du développement dans la région ouest

SNCF : Carole Guéchi, Directrice de l'Accessibilité, Mickael Picart, directeur délégué engagement sociétal et prévention, et Amaury Lombard, directeur adjoint de Gare du Nord

RATP : Sylvie Cassanis, directrice agence de développement territorial Seine-et-Marne et Val d'Oise

FNTP (Fédération nationale des travaux publics) : Christian Surget, président de la FRTN Nouvelle-Aquitaine

ONG/Associations et usagers

FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) : François Giordani, membre du bureau national et Jean Lenoir, vice-président

Emmaüs France : Catherine Lestre de Rey, responsable mission mobilité

Familles Rurales, Fédération nationale : Éric Rossi, conseiller Europe et territoires et Jean-Baptiste Baud, responsable des relations institutionnelles

Fondation pour la nature et pour l'homme : Marie Chéron, responsable mobilités

Croix-Rouge française : Cyprien Noble, chargé de mission mobilité

Personnes qualifiées

Olivier Paul-Dubois-Taine, Ingénieurs et Scientifique de France (IESF), président du comité Transport

Pierre Massy, CCI France, président de la CCI Limoges et Haute-Vienne, et Jan-Erik Starlander, chargé de mission transition écologique et énergétique

François Remoué, MEDEF, directeur adjoint direction économie finances

Valérie Dreyfuss, déléguée générale du Laboratoire de mobilité inclusive (LMI)

Florence Gilbert, directrice générale Association Wimoov, et Karim Ait-Youcef directeur Général Adjoint

Jean-Luc Hannequin, CCI Ille-et-Vilaine, Bretagne mobilité augmentée.

Jean-Pierre Orfeuill, professeur émérite à l'institut d'urbanisme de Paris

Olivier Bonin, directeur adjoint du laboratoire Ville mobilité transports, IFSTTAR

François Cornier, directeur des transports, Région Hauts-de-France

Vincent Breteau, DGA transports et aménagement du territoire, Région Normandie

Augustin Rossi, conseiller transport, Association des départements de France (ADF)

David Herrgott, conseiller transport, Régions de France

Services de l'État

CGET (Commissariat général à l'égalité des territoires), direction du développement des capacités du territoire : Benoit Lemozit, chef du pôle service au public

CGET, direction de la ville et de la cohésion urbaine : Isabelle Kamil, adjointe à la sous-directrice du renouvellement urbain, du développement économique et de l'emploi et Michelle Brosseau,

chargée de projet renouvellement urbain, transport et mobilité

CEREMA : Cécile Clément, cheffe du pôle Systèmes de transport et services à la mobilité, Pierre Nouaille, chargé de projets en socio-économie des transports, Bertrand Depigny, chargé de projet Gouvernance de la mobilité, Pierre Nouaille, chargé de projets en socio-économie des transports

DREAL Pays de la Loire : Isabelle Valade, cheffe du service intermodalité, aménagement et logement et Sylvie Guimera, cheffe de la division intermodalité

Ministère de l'Intérieur, DGCL (Direction générale des collectivités locales) : Jeremy Debert

Par ailleurs, ont été auditionnés ou ont participé à des ateliers :

Audition et séances de travail sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite :

Alain Rochon- Association des paralysés de France

Baptistine Pellier – Croix Rouge

Nicolas Merille - Association des paralysés de France

Claude Dumas – CEREMH

Thierry Jammes – Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes

Sylvain Falinower – CEREMH

Brigitte Thorin – Délégation ministérielle à l'accessibilité

Malvina Richez - CEREMA

Muriel Larrouy – Délégation ministérielle à l'accessibilité

Julien Paynot – HANDEO

Séverine Carpentier – Direction de la Sécurité Routière

Anne Faure – Rue de l'avenir

Pierre-Olivier Lefebvre – Réseau villes et villages ami des aînés

Anne Keisser - HANDIVALISE

Carole Guechi – SNCF

Maryvonne Dejeammes – experte accessibilité

Françoise de la Charlerie – KEOLIS

Benoit Chauvin - GART

Danièle Abdelnour – RATP

Stéphanie Jegu - UTP

Marie-Christine Raoult – RATP

Maryline Jouaillec - FNTV

Auditions Initiatives locales et innovation :

Anne Sophie Parant – Pays du Sundgau

Clément Barbe – ECOV

Marie Françoise Boncompain – Grand Chalon

Julien Lardé – Cocolis

Yvon Plevin – La Poste

Grégoire Bonnat – Padam

Rachel Voron – PNR du Pilat

Guillaume Mathieu – CitiZen Mobility

Vincent Desmas - Atchoum

Axel Assouline - Gobeebike

Vincent Destot - Transdev

David Caubel – CEREMA

Auditions acteurs institutionnels :

Louis Fernique, Jean Coldefy,

Jean Baptiste Ray- Mobilités 3.0

Claire Martray - CNAM

Yann Arnaud – MACIF

Pierre Taillant – Ademe

Méthode de travail

Le groupe de travail s'est réuni en plénière à cinq reprises :

- Séance 1 : Mardi 3 octobre : Définition du périmètre du sujet, et des besoins des territoires et publics fragiles
- Séance 2 : Mardi 24 octobre : Définition des objectifs et mesures relatives à l'approche territoriale
- Séance 3 : Jeudi 2 novembre : Définition des objectifs et mesures relatives à l'approche sur les publics cibles
- Séance 4 : Mardi 21 novembre : Examen des mesures relatives à l'approche territoriale
- Séance 5 : Jeudi 30 novembre : Examen des mesures relatives à l'approche sur les publics cibles.

En amont des premières séances plénières, les membres du groupe ont été invités à proposer leur analyse et recommandations de mesures, qui ont été synthétisées puis débattues en séance.

Les mesures retenues ont ensuite été regroupées par thème et confiées à des comités de rédaction constitués sur la base du volontariat, qui ont établi des « fiches-mesure ». Ces fiches-mesure ont été harmonisées, parfois synthétisées, et intégrées en annexe du présent rapport.

Le thème de l'accessibilité (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, personnes handicapées), a été traité séparément pour écouter la diversité des acteurs et des familles de handicap. Un atelier s'est tenu le 24 octobre réunissant les principales associations d'usagers, en lien avec la Délégation ministérielle à l'accessibilité. Les propositions qui sont ressorties ont ensuite été affinées avec le GART, l'UTP et la FNTV les 16 et 22 novembre.

Outre les séances plénières et « accessibilité PMR » se sont tenus des ateliers ou auditions auxquels étaient conviés les membres du groupe de travail :

- 1 atelier centré sur les innovations, le 9 novembre ;
- 1 atelier sur les exemples d'initiatives locales, le 15 novembre ;
- 1 séance d'auditions avec des acteurs institutionnels le 15 novembre.

Annexe 2 : Fiches descriptives des mesures proposées

La participation au comité de rédaction n'engage pas sur la rédaction finale de la mesure.

Fiche de proposition n° 1 : Mesure 1 : Supprimer les « zones blanches de la mobilité » : Étendre hors AOM la compétence des régions à l'ensemble des mobilités et s'appuyer sur le bloc communal

Comité de rédaction :

Fabien Duprez (CD47), Florence Gilbert (Wimoov), Jean-Luc Hannequin (CCI Ille-et-Vilaine), Jérémy Debert (DGCL), Corinne Casanova (AdCF), Olivier Crépin (AdCF), David Herrgott (Régions de France), Valérie Dreyfuss (LMI), Cécile Clément et Bertrand Dépigny (Cerema), Mounia Moudjed (GART), Stéphanie Lopes d'Azevedo (UTP), Maryline Jouaillec (FNTV)

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Les récentes lois de décentralisation (MAPTAM, NOTRe) ont fait du couple bloc communal/Région le pivot de l'organisation de la mobilité. Des intercommunalités, parfois étendues depuis le 1^{er} janvier 2017, envisagent ou ont vocation pour certaines à prendre la compétence d'AOM, selon leur situation (taille, population, ressources...) et bien sûr la volonté politique.

En dehors des ressorts territoriaux des AOM (RTAOM), les services ferroviaires et routiers réguliers, à la demande et scolaires sont assurés, par la région en tant qu'organisatrice de transports (AOT) sur l'ensemble de son territoire. Cependant, il n'y a pas d'autorité chargée d'organiser la mobilité au sens plus large, alors que :

- les territoires hors AOM correspondent à la quasi-totalité des 1 050 communautés de communes de France, et 19 millions d'habitants ;
- les territoires moins denses présentent des caractéristiques spécifiques en termes de mobilité (forte dépendance à la voiture individuelle, distances à parcourir plus importantes) et de démographie (faible densité, proportion importante de personnes âgées) qui renforcent le besoin d'un cadre institutionnel approprié, pour développer des solutions adaptées et souvent des solutions autres que le transport collectif « traditionnel ».

Cette mesure doit faciliter le développement de solutions de mobilité adaptées aux territoires hors AOM, avec un portage par des acteurs compétents identifiés.

Description de la mesure

- [Législatif] Attribution à la Région d'une compétence d' « autorité organisatrice de la mobilité régionale » (AOMR) en dehors des ressorts territoriaux des AOM.

Cette prise de compétence permet à la région d'organiser/favoriser l'organisation et le développement de tous types de services de mobilité en cohérence avec ses propres services réguliers routiers et ferroviaires et avec les services organisés par les AOM sur les bassins limitrophes.

Au-delà des usages partagés de véhicules (covoiturage et autopartage) et du développement des modes doux, ceci inclue le déploiement/renforcement des systèmes d'information multimodale et des centrales de mobilité sur les territoires moins denses ainsi que toute action en faveur du développement de solutions ou services de mobilité durable.

La mobilité serait ainsi organisée par deux niveaux qui auraient des compétences similaires dans des périmètres géographiques distincts et complémentaires : les AOM à l'intérieur des RTAOM, et l'« AOM Régionale » en dehors.

En dehors des AOM, **le bloc communal** (communes, communautés de communes, établissements publics porteurs de SCoT ou de Pays/Pôle d'équilibre territorial et rural) a dans tous les cas **vocation** à assurer le relais de proximité, pour la fonction d'**animation permanente**, en vue de faire émerger des services répondant à des problèmes ou contraintes rencontrés par les habitants au quotidien.

Ce relais serait garant de promouvoir des solutions pragmatiques, innovantes parfois, adaptées aux besoins, et d'informer sur l'ensemble des offres en présence. Ces missions seraient par exemple les suivantes :

- **recenser les besoins de mobilité, le tissu et l'offre existant, aider au repérage de problèmes de mobilité sur le territoire :**
 - en s'appuyant sur les acteurs locaux susceptibles d'avoir une connaissance des 'déficits' de mobilité du territoire : élus et agents municipaux, professions médicales, associations, écoles, commerçants, pôle emploi, plan local pour l'insertion et l'emploi ;
- **co-construire : réunir et dialoguer avec l'ensemble des parties prenantes du territoire :** associations, écoles, entreprises, acteurs sociaux, garages ;
- **trouver des solutions adaptées, sur mesure. Expérimenter, développer des actions avec les habitants, les partie-prenantes, les « offreurs de services » :**
 - des solutions susceptibles de lever les problèmes incluant le repérage et la diffusion d'information sur les offres de mobilité existantes, y compris celles issues d'initiatives citoyennes ou associatives, l'existence de solutions intermodales ;
 - en s'assurant de la complémentarité des offres présentes sur le territoire selon les besoins : offres courtes/moyennes distances, régulières/occasionnelles, offres tous publics, offres complémentaires sur la journée, rabattements sur les lignes structurantes ;
 - en s'assurant de leur cohérence avec le projet de territoire, en leur dédiant un portage politique (dans les actions des documents existants sur le territoire tels qu'un agenda 21, un PCAET), en leur accordant des subventions, en mettant à disposition des moyens techniques, matériels ou du temps agent ;
- **assurer une dynamique permanente de partage avec les collectivités de proximité pour « bénéficier des retours d'expériences capitalisés » :**
 - en s'appuyant sur les réseaux de collectivités (Association nationale des pôles et pays, Réseau rural français...), les initiatives d'habitants, d'associations ou d'entreprises.

Une **convention de partenariat entre l'AOMR et le relais de proximité** portant cette mission d'animation définirait le cadre : objectifs poursuivis, plan d'actions, moyens mis à disposition, ingénierie, conseil, appui juridique... Cette convention pourrait être **élargie** aux acteurs du territoire partie-prenantes de l'action locale de mobilité, en premier lieu **le département** au titre de sa compétence sociale et de gestionnaire de voirie.

Cette convention pourrait être annexée aux dispositifs contractuels territoriaux existants, tout en donnant la possibilité à l'État, dans les CPER, d'inciter la Région à un effort de rééquilibrage en faveur des territoires moins denses.

- **[Législatif]** Permettre la délégation de tout ou partie de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité régionale à un autre niveau de collectivité.

Dans le cas où la Région ne souhaiterait pas exercer directement la compétence sur l'ensemble des mobilités, elle pourrait choisir d'en déléguer totalement ou partiellement l'exercice au bloc communal : commune, Communauté de Communes, établissement public porteur de ScoT, Pôle d'équilibre territorial et rural, voire au Département à l'instar de ce qui existe actuellement avec les autorités organisatrices de second rang. Une convention de délégation viendrait alors classiquement fixer le périmètre, les objectifs et les moyens afférents.

À noter : Le groupe a débattu d'une notion d'Autorité animatrice des mobilités (AAM), version légère d'une AOM pour les territoires moins denses : animation, facilitation ou organisation de nouvelles mobilités, en complémentarité de la région qui resterait organisatrice des réseaux de transports collectifs. La notion n'a pas été retenue *in fine*, étant jugée trop compliquée (introduisant une autorité supplémentaire) et/ou trop engageante pour le bloc communal si elle devenait obligatoire (questions des moyens en particulier d'ingénierie).

[Législatif] En complément, une réflexion pourrait être menée **sur le fait de demander aux AOM de mettre en place des bouquets de services de mobilité** « vélos, autopartage, covoiturage, conseil en mobilité ... » **de manière obligatoire**, au moins pour certaines catégories d'AOM selon leur taille, ou au moins d'avoir une stratégie en la matière. Ce point n'a pas été débattu au sein du GT.

Fiche de proposition n° 2 : Mesure 2 : Renforcer l'ingénierie et l'animation de la mobilité en milieu rural et dans les villes petites et moyennes

Comité de rédaction :

Fabien Duprez et Karine Pecondon (CD47) Olivier Paul-Dubois-Taine (IESF), Jean-Luc Hannequin (BMA, CCI Ille-et-Vilaine), Jeremy DebertT (DGCL), Corinne Casanova (AdCF), Cédric Szabo (AMRF), David Herrgott (Régions de France)

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Les territoires ruraux ou moins denses ne disposent pas, pour la plupart, de ressources techniques et financières suffisantes pour définir, animer ou coordonner des actions dans le domaine de la mobilité. Or les élus de ces territoires sont les mieux placés pour actionner au plus près des attentes de la population, un éventail élargi de leviers pour réaliser plus de mobilité (accès à des activités ou services) avec moins de transport, en agissant à la fois :

- **sur la création et la diversification des offres de solutions de déplacements** adaptées aux possibilités de chacun (cheminements piétons et vélos, transports à la demande, véhicules partagés...) ; l'objectif étant de compenser l'absence de véhicule personnel et de proposer quand cela est possible le recours à des moyens de déplacements plus propres et plus partagés, et de permettre aux non mobiles d'accéder à des services distants ;
- **sur la transformation des conditions d'accès aux services indispensables à la réalisation des activités quotidiennes** par de nouvelles formes de dématérialisation, le co-working, la relocalisation de services et d'activités de proximité... ; l'objectif étant de diminuer les déplacements « contraints » pour réaliser et/ou accéder à ces activités.

Des démarches d'apprentissage dans l'action et par l'action (management de la mobilité)

consisteront à faire émerger des compétences collectives de proximité pour répondre à des situations problèmes des habitants en mobilisant toute une chaîne d'acteurs en capacité d'apporter des ressources pour y répondre.

Description de la mesure

Acteurs portant la mesure :

Les structures du bloc communal, bénéficiant de l'appui du département (voirie, transport scolaire des élèves et étudiants handicapés) et de la région en sa qualité de chef de file de l'intermodalité et d'autorité organisatrice de l'ensemble des services non urbains. En regard de ses compétences en aménagement du territoire et planification, la région est également « redistributrice » de la richesse entre les territoires qui la composent : métropoles, pôles d'équilibre du territoire, territoires ruraux...

Territoires et publics concernés :

Les bassins de vie ou bassins d'activités, qui concentrent les besoins de mobilité quotidienne des habitants et des entreprises, et dans lesquels interagissent :

- les habitants et les entreprises qui organisent leur « parcours quotidiens de déplacement » ;
- les entreprises susceptibles de relocaliser des activités pour éviter les déplacements contraints ;
- les professionnels du numérique ;
- les professionnels du transport au sens large (transporteurs, plateformes d'accès, mais aussi stations-service, garagistes...) ;
- les services publics : de déplacement (itinéraires piétons et vélos, taxis, TAD...), d'aide sociale, d'éducation, de la culture...

Contenu :

Dans les territoires périurbains et ruraux où les moyens matériels et financiers sont peu nombreux et souvent dispersés, les collectivités territoriales doivent avoir des **dispositifs partagés pour gérer les ressources de mobilité** afin d'avoir l'ensemble des compétences et atteindre une taille critique pour apporter des réponses de mobilité au plus près des situations, qu'il s'agisse d'ingénierie de la mobilité, de l'aménagement et la gestion de la voirie : chemins piétons, itinéraires cyclables, stationnement local...

- [Législatif/ Action Régions] Formation et animation de compétences techniques : **Constitution par les régions d'un réseau d'ingénierie de « conseillers-animateurs de la mobilité »** mis à disposition du bloc communal relais de proximité ou A02 de l'AOM Régionale, voire des « petites AOM » pour soutenir l'organisation de services, en vue de diffuser des méthodes de compréhension des besoins de mobilité, de co-construire des solutions locales avec tous les acteurs concernés, et d'accompagner les expérimentations nécessaires. Ex. : une équipe permanente de 4 à 5 conseillers en mobilité dans chaque département rural. Chaque département a en moyenne 10 Communautés de Commune.
- [Action AOM-EPCI-communes] : **Encourager les AOM à mutualiser leur ingénierie de mobilité avec des EPCI périurbains et ruraux** afin de leur permettre de disposer de l'ensemble des compétences techniques pour apporter des réponses de mobilité au plus près des situations. Par exemple, la création d'un service d'ingénierie de la mobilité au sein d'un EPCI ayant la compétence AOM, intervenant pour le compte de structures voisines.

- [Législatif ou action Régions-Départements-EPCI-communes] : **Donner la possibilité aux départements, EPCI et communes de mutualiser des services de voirie** pour atteindre la taille critique de compétences techniques. Par exemple, création d'un service voirie au sein d'un EPCI qui interviendrait également pour d'autres EPCI et/ou communes, intervention du service voirie d'un Conseil départemental pour le compte de certains EPCI et/ou communes du département. La loi actuelle permet de mutualiser des services au sein du bloc communal ou entre départements et régions mais la mutualisation entre le bloc communal et les départements et régions est à approfondir.
- [Législatif ou action État] **Soutien financier de l'État à l'ingénierie des territoires** : villes petites et moyennes, territoires ruraux, en complément de la Région sous la forme d'un appel à manifestation d'intérêt, d'un fonds mobilité ou d'une dotation de soutien local/rural, par exemple en lien avec des expérimentations.
- [Action État ou régions] **Capitalisation**, recensement et **diffusion** la plus large possible des bonnes pratiques. Réseau technique État et Collectivités, guides pratiques, forum... avec une attention particulière auprès des décideurs locaux (élus) et des start-up, associations, etc.

Conséquences attendues de la mesure :

- des réponses aux attentes spécifiques des personnes en difficulté de mobilité, soit près de 30 % des populations des territoires à faible densité qui ne disposent pas d'un véhicule individuel ;
- un mode de vie plus solidaire des populations, notamment dans les « territoires à l'écart » dont la principale attente est la prise en considération de leurs problèmes quotidiens ;
- une mobilité plus propre : les économies de déplacements contraints liées à l'adaptation des activités génératrices et à l'organisation locale des territoires peuvent être estimées dans une fourchette de 25 % à 40 % des kilomètres automobiles quotidiens (travail à domicile ou à proximité, services commerciaux et de santé de proximité, développement de la vie locale à pied et en vélo).

Fiche de proposition n° 3 : Mesure 3 : Favoriser l'expérimentation, le dialogue et les collaborations public/ privé/ citoyens pour faire émerger de nouvelles solutions

Comité de rédaction :

Cécile Clément, Jean-Paul Birchen et Jean Robert (Cerema), Fabien Duprez (CD47), Mounia Moudjed (GART), Atte Oksanen (APVF).

Cette mesure est également inspirée des auditions et ateliers « Initiatives locales » et « Innovation », réalisés dans le cadre du groupe de travail.

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Éléments de constat :

- les offres de transports collectifs, y compris le transport à la demande, sont, pour les AOM, généralement moins pertinentes car coûteuses en zones peu denses avec un habitat diffus ;

- les personnes vulnérables ne peuvent pas accéder aux services marchands ou transports privés traditionnels du fait de leur coût ;
- il est possible d'imaginer de nouvelles solutions avec les acteurs locaux ;
- les initiatives locales, parfois innovantes sur le champ technologique ou social, se trouvent souvent dans une zone grise juridique qui ne sécurisent ni les acteurs privés ni les décideurs publics - effet renforcé par le manque d'ingénierie ;
- pour aider ces initiatives locales dont l'équilibre économique est fragile, les collectivités ont tendance à recourir aux subventions qui ne sont pas forcément l'outil le plus adapté selon le niveau de suivi/rendu compte souhaité - évaluation, contrôle d'efficacité/efficience - et d'engagement pluriannuel nécessaire pour amorcer une solution. D'autres formes juridiques existent et sont peu connues ou difficiles à utiliser pour les petites collectivités ;
- les réponses sont à chercher parmi : le covoiturage, l'autopartage, les mobilités actives, le transport à la demande et le transport dit « solidaire » en particulier où il n'y a aucune offre et pour les personnes démunies.

Description de la mesure

[Action État] **Créer un label « Territoire à mobilité inclusive » pour valoriser les initiatives locales**, sur le modèle des territoires à énergie positive (TEPCV) : s'appuyer sur des territoires volontaires pour lancer des expérimentations dans un projet de territoire global et sur mesure, apporter une plus grande visibilité grâce à la labellisation, faciliter et concentrer sur ces territoires les aides financières (Ademe...). Le label pourrait comporter de 3 à 5 niveaux (cf. Village fleuri).

[Législatif] **Faciliter la pratique de l'expérimentation** dans le domaine de la mobilité, et ce de manière simple, **adaptée aux petites et moyennes collectivités**, pour des solutions techniques, des partenariats.

[Législatif / action État] **Faciliter les initiatives en réservant dans les appels à projets (fonds ou AMI) une enveloppe et/ou des critères particuliers pour les « petites » collectivités**, qui n'ont pas forcément l'ingénierie adéquate pour constituer des dossiers conséquents.

[Législatif] Développer et **sécuriser juridiquement les modèles hybrides** ou les « partenariats » entre acteurs publics et privés (association, collectif, start-up) du type groupement d'intérêt public (GIP), groupement d'intérêt économique (GIE), groupement économique solidaire (GES), société coopérative d'intérêt collectif (SCIC). Mettre en place un dispositif de coordination ou de mutualisation au niveau local **des différents financements** (État, collectivités territoriales, structures en charge de l'emploi et de l'insertion...) **simplifiant les procédures pour les associations** et pouvant éventuellement faire levier pour obtenir des financements privés [Pôle de Coopération Territoriale Économique (PCTE), conférence de la mobilité inclusive (cf. mesure 10)]. A approfondir juridiquement.

[Action État, AO] **Favoriser les échanges réguliers entre entreprises, start-up, associations et les collectivités** pour mieux se comprendre et trouver des modalités pratiques pour agir ensemble. Le faire au niveau local, le faire au niveau national.

[Législatif] Accroître le rôle des entreprises dans la mise en œuvre des politiques de mobilité et leur gouvernance, à un échelon à déterminer localement (CCI, entreprises ou leurs représentants). **Consulter et concerter les entreprises** sur les documents de planification et les politiques de mobilité - et notamment les évolutions du versement transport.

À noter : ce dernier point n'est pas partagé par le GART.

- [Réglementaire] Sécuriser les associations qui font du transport solidaire en prenant le décret d'application de l'article 7 de la loi Grandguillaume.

La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 stipule que les services de transport d'utilité sociale¹⁰ organisés par des associations doivent être réalisés « au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ». Le décret d'application doit préciser les critères géographiques et de revenus.

- [Législatif] **Élargir le champ des bénéficiaires du transport solidaire** (loi Grandguillaume) **aux personnes dont les capacités physiques et cognitives** ne leur permettent pas de se déplacer, par exemple les personnes du 3^e ou du 4^e âge.
- [Action régions/ AOM] Recenser, évaluer et faire connaître les initiatives.

Il convient d'évaluer et capitaliser les expériences, en particulier sur les publics bénéficiaires, les facteurs de réussite et les modalités de participation financière de la collectivité.

Ce recensement pourrait être réalisé à l'échelle des AOM et des régions, pour les territoires hors AOM, avec l'appui des intercommunalités et des départements, avec une mise à jour annuelle. Il serait complémentaire avec la démarche de cartographie des innovations lancée à l'échelle nationale. Se pose la question des moyens nécessaires et d'un accompagnement par l'État.

La diffusion d'informations devrait cibler :

- pour les actions relatives aux territoires moins denses : collectivités et leurs associations, fédérations d'associations actives dans le rural, structures de développement local, chambres consulaires, services de santé... ;
- pour les actions relatives à des publics spécifiques : services sociaux des départements, CCAS, structures de l'IAE et du retour à l'emploi, associations et organismes œuvrant dans le social...

Fiche de proposition n° 4 : Mesure 4 : Cibler les aides financières de l'État sur les territoires plus fragiles

Comité de rédaction :

Michelle Brosseau (CGET), Marie Chéron, (FNH), Valérie Dreyfuss (LMI), Florence Gilbert (Wimoov), Jean-Luc Hannequin (CCI Ille-et-Vilaine), Maryline Jouaillec (FNTV), Catherine Lestre de Rey (Emmaüs), Stéphanie Lopes D'Azevedo (UTP), Mounia Moudjed (GART), Laurence Maillart-Méhaignerie (députée d'Ille-et-Vilaine).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Des enjeux financiers se posent à la fois pour :

- les territoires ruraux et périurbains, les polarités secondaires qui sont hors périmètre d'une AOM,
- les AOM notamment lorsqu'elles comprennent des zones peu denses et des quartiers

¹⁰ Ces services sont fournis avec des chauffeurs bénévoles dédommagés par une participation à leurs frais de transport. Des tarifs différenciés sont mis en œuvre en fonction des revenus des bénéficiaires avec un maximum autour de 0,35€/km (cf. barème fiscal des indemnités kilométriques), pour éviter de générer des revenus susceptibles de créer une concurrence déloyale à l'égard des transporteurs professionnels (taxis, VTC, LOTI). Ces solutions sont souvent mises en place avec des subventions locales liées le plus souvent à l'aide sociale, à destination des personnes précaires et non motorisées.

prioritaires de la politique de la Ville (QPV), et souhaitent mettre en place des services de transport adaptés.

Description de la mesure

- [Législatif] Baisser la TVA pour le transport de voyageurs au taux de 5,5 %
Reconnaître le transport du quotidien comme un service de première nécessité et, à ce titre, ramener sa TVA au taux de 5,5 %. En effet, les transports publics offrent à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi ainsi qu'aux services publics, de santé et de loisirs à un tarif qui tient compte des situations de fragilité de l'ensemble des publics. Ils jouent donc un rôle social qui se doit d'être considéré par la puissance publique et pérennisé grâce notamment à une TVA au taux très réduit, comme c'est le cas dans la plupart des pays d'Europe. La baisse de la TVA permettra de financer des projets à destination des territoires peu denses ou des quartiers enclavés.
- [Législatif] **Reconduire le dispositif d'appels à projets** en faveur des transports collectifs, des nouveaux services de mobilité et des mobilités actives, des pôles d'échange multimodaux, en **ciblant** en particulier les **quartiers prioritaires de la politique de la ville** (également repris dans le mesure 14 dédiée aux QPV) et **les territoires périurbains, semi-ruraux et ruraux**, en modulant l'aide en fonction de la taille et des ressources des territoires (le GART est défavorable à cette modulation), et le cas échéant en la conditionnant à l'élaboration d'un projet global de mobilité. **Pérenniser** le dispositif après 2020 et en prévoir la programmation budgétaire dans le temps.

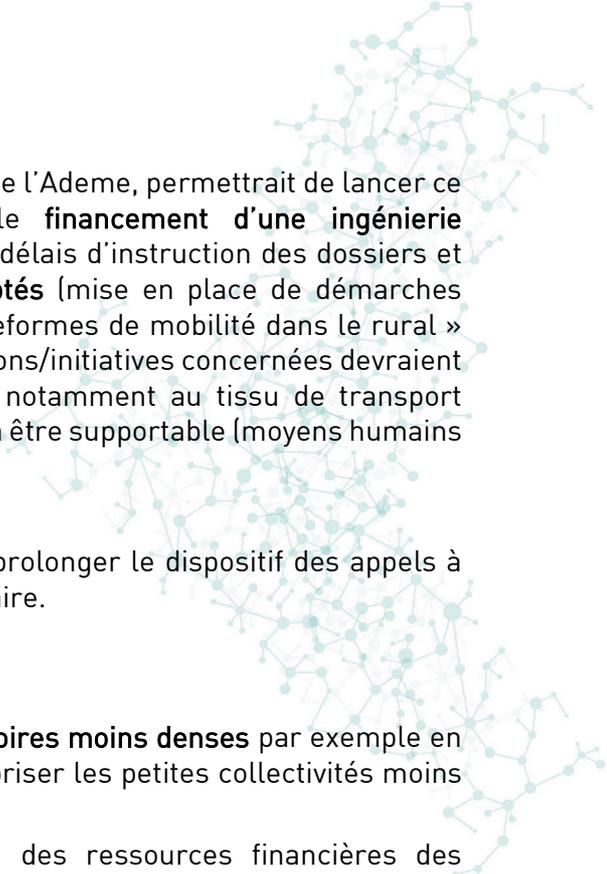
Le Grenelle de l'environnement avait mis l'accent sur le développement des transports collectifs en site propre en fixant l'objectif de construire 1 500 km en mobilisant 2,5 Md€ d'ici 2020. Les appels à projets successifs ont été dotés pour partie de financements spécifiques pour des territoires spécifiques : Plan Espoir Banlieue, Plan Éco-Cité, puis quartiers de la politique de la ville. Le 3^e appel à projets a ouvert le champ à des projets de mobilité durable.

Le lancement d'un 4^e appel à projets est très attendu par les AO, sur une enveloppe restante de plus de 700 M€. Il pourrait être centré sur :

- **la poursuite de la desserte en transports collectifs des territoires moins denses et des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)**, en intégrant le financement du matériel roulant et en particulier l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions (suramortissement), la mise à niveau et la sécurisation des dépôts de bus et cars, ainsi que le transport à la demande ;
- **le soutien aux pôles d'échange multimodaux et points de maillage des mobilités**, multiservices, éclairés, sécurisés, équipés, connectés, etc. ;
- l'ouverture à des solutions innovantes de mobilité, en l'absence ou complément de services publics : covoiturage, autopartage, plateforme de mobilité, infrastructures et services vélo... dans ces mêmes territoires.

À noter que la prise en compte de services à caractère plus social tels l'apprentissage de la mobilité, le prêt de véhicules, le transport micro-collectif, les garages solidaires ne trouve pas consensus (réserve du GART ainsi que de l'UTP et de la FNTV).

- **une aide à l'ingénierie** dans les territoires notamment peu denses. Cette aide doit permettre un diagnostic-action partagé puis la mise en œuvre d'actions et assurer l'animation des premières années de fonctionnement de ces actions ;
- **un soutien aux expérimentations et à l'innovation** sur les plans technologique, social ou partenarial.



Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) ou Fonds Mobilité de l'Ademe, permettrait de lancer ce type de démarches sur le territoire, en assurant le **financement d'une ingénierie d'accompagnement d'expérimentation**. Dans ce cadre, les délais d'instruction des dossiers et d'autorisation devront être courts et les documents **adaptés** (mise en place de démarches simplifiées). Un financement sur le modèle des « 100 plateformes de mobilité dans le rural » lancé en 2016 par le CGET, est également possible. Les actions/initiatives concernées devraient répondre à un certain nombre de conditions en veillant notamment au tissu de transport existant. L'évaluation à produire doit être calibrée de façon à être supportable (moyens humains et financiers) par les porteurs concernés.

Modalités de financement :

Mettre en place d'un **dispositif pérenne de financement** : prolonger le dispositif des appels à projets après 2020 en prévoyant sa programmation budgétaire.

Conditions de mise en œuvre

Réserver une part de l'enveloppe pour les QPV et **les territoires moins denses** par exemple en fonction de la taille des agglomérations pour ne pas défavoriser les petites collectivités moins pourvues en ingénieries.

Les financements pourraient être modulés en fonction des ressources financières des agglomérations. Le GART, l'UTP et la FNTV sont en désaccord avec cette proposition.

Les aides doivent être conditionnées à l'élaboration d'un projet global sur un territoire : l'implication de l'ensemble des acteurs concernés par le projet, l'articulation avec l'aménagement de l'espace et la planification, et pour chaque projet la cohérence d'ensemble, par exemple pour le vélo le développement d'un réseau lisible et sécurisé d'itinéraires cyclables et la mise en place de stationnement sécurisé notamment aux pôles d'échanges multimodaux.

- [Législatif] **Créer un fonds pour la mobilité solidaire** afin de soutenir le développement des structures ou services de mobilité, notamment en l'absence ou complémentarité des transports collectifs.
 - Un fonds alimenté par plusieurs sources, soit nouvelles (ex. taxes sur les surfaces de stationnement des grandes surfaces de consommation et de loisirs) soit en redéploiement (ex. une part du produit des amendes générées par les radars automatiques, un prélèvement de solidarité de 1 centime d'€/ litre de carburant sur le produit TICPE)
 - Un fonds géré au niveau national et redistribué au niveau local en péréquation.
 - Les aides pourraient bénéficier aux AOT/AOM, voire à certaines structures de mobilité dite inclusive ; et être conditionnées à une participation des collectivités et une mutualisation d'autres financements publics et privés.

Fiche de proposition n° 5 : Mesure 5 : Mieux prendre en compte l'enjeu de réduction des inégalités territoriales et sociales dans la planification des services et des infrastructures

Comité de rédaction :

Michelle Brosseau (CGET), Florence Gilbert (Wimoov), Benoît Lemoizet (CGET), Atte Oksanen (APVF), Céline Mouvet (MTES), Fabien Duprez (CD47), Marie Chéron (FNH), Valérie Dreyfuss (LMI), Olivier Paul-Dubois-Taine (IESF), Jean-Luc Hannequin (BMA), Sylvie Cassanis (RATP).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Éléments de contexte :

- Tout grand projet d'infrastructure de transport (d'un montant de plus de 83 M€) réalisé avec le concours de financements publics doit faire l'objet d'une évaluation socio-économique *ex-ante* pour éclairer la décision du maître d'ouvrage sur l'opportunité de faire. Cette obligation (articles L.1511-1 à L.1511-5 du Code des transports) s'applique aux principaux projets de métro, tramway, bus à haut niveau de service (BHNS). Un bilan *ex-post* doit être réalisé dans un délai compris entre trois et cinq ans après la mise en service de l'opération (L.1511-6).
- Le Commissariat général à la stratégie et à la prospective, dans son rapport de septembre 2013 intitulé « calcul socio-économique et décision publique : l'exemple des infrastructures de transport », précisait les améliorations possibles quant au contenu de cette évaluation, notamment pour mieux prendre en compte la réduction des inégalités sociales et territoriales.
- En application de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU), les plans de déplacements urbains (PDU) doivent assurer le renforcement de la cohésion sociale et urbaine des territoires. En 2009, seuls 43 % des PDU comportaient un volet d'actions visant le désenclavement des zones urbaines sensibles¹¹. En 2013, une étude du Certu intitulée « 30 ans de PDU en France, l'âge de la maturité ? »¹² préconisait d'innover dans la banlieue et le périurbain, en constatant que les actions des PDU se sont longtemps majoritairement consacrées aux zones les plus denses et sont souvent confrontées à des difficultés de mise en œuvre dans les zones périphériques.
- Par ailleurs, les plans de déplacements urbains ne prennent pas en compte les services de mobilité à caractère social (plateforme, agence, pôle de mobilité, prêt de véhicules, apprentissage de la mobilité, information, transport micro-collectif, garage solidaire...) qui apportent des réponses aux besoins spécifiques de certains publics vulnérables, notamment dans les zones périphériques et les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Plus globalement la mobilité « inclusive », qui participe de la lutte contre l'exclusion par l'accès à la mobilité, n'est pas intégrée aux différents outils de décision et schémas de planification. Elle vise ainsi à mettre au point des solutions de mobilité qui sont physiquement et financièrement accessibles aux personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite... et à intégrer ces publics spécifiques dans la conception même de l'offre.

¹¹ Enquête 2009 sur les PDU, réalisée par le groupement des autorités responsables des transports (GART).

¹² Étude du Certu sur « 30 ans de PDU en France, l'âge de la maturité ? » - Mars 2013.

Description de la mesure

- [Législatif/ action État] Intégrer la réduction des inégalités territoriales et sociales comme un critère d'évaluation des projets d'infrastructures, au même titre que d'autres critères (tel que la protection de l'environnement).
 - Ajout dans l'article L.1511-1 du Code des transports sur les critères d'évaluation socio-économique des projets de transport la prise en compte « *de la réduction des inégalités sociales et territoriales* »
 - Modification des outils d'aide à la décision et des méthodologies d'évaluation afin de mieux prendre en compte la réduction des inégalités sociales et territoriales : constitution d'un groupe de travail par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).
- [Législatif] **Intégrer dans les objectifs des documents de planification (PDU, SCoT, SRADDET...) la réduction des inégalités sociales et territoriales** en matière de mobilité et la prise en compte des territoires voisins. Inclure systématiquement dans les analyses des plans de déplacements urbains (PDU) les besoins spécifiques des personnes défavorisées ou en difficulté, et des territoires périphériques et moins denses.
 - Intégrer dans le SRADDET les enjeux de mobilité sur les territoires périurbains, ruraux et semi-ruraux hors AOM, en articulation avec les outils de planification locale qui sont à encourager (plans de mobilité rurale, plans de déplacements simplifiés).
 - Sensibiliser et former les agents/élus en charge de la planification aux problématiques des personnes et territoires en difficulté au regard de la mobilité.
 - Enrichir les diagnostics territoriaux avec des analyses géographique, dynamique, sociologique et fonctionnelle. Faciliter les diagnostics de vulnérabilité énergétique des ménages avec la mise à disposition des collectivités de l'outil Geovhem¹³ de l'Office National de la précarité énergétique (ONPE) de manière gratuite et facile d'accès.
 - Mieux prendre en compte les enjeux de mobilité inclusive dans les PDU :
 - compléter le 2° de l'article L1214-2 du Code des transports fixant l'objectif en matière de « Renforcement de cohésion sociale et urbaine » du PDU. Il pourrait mentionner, au-delà de « l'amélioration de l'accès au réseau de transport public pour les personnes à mobilité réduite », l'amélioration de l'accès, pour les publics vulnérables, à l'ensemble des services de mobilité (autopartage, covoiturage, mobilité actives ...), voire des services de mobilité à caractère social ;
 - modification des outils et des méthodologies d'élaboration des PDU (Cerema) : pour mieux prendre en compte les nouveaux services à la mobilité, les zones périphériques des agglomérations et les QPV.
- [Législatif] Prendre en compte l'objectif de réduire la vulnérabilité en matière de mobilité dans les **plans et schémas de planification en matière d'aménagement,**

¹³ Cet outil permet de cartographier rapidement la vulnérabilité énergétique des ménages à la fois sur les volets logement et mobilité, sur tous les types de territoires, en fonction des caractéristiques socio-économique des ménages. Cet outil est un levier pour intégrer le diagnostic sur la mobilité inclusive de manière transversale dans les schémas ou programmes territoriaux et pousser la collaboration des acteurs.

d'énergie, climat, de services (PCAET, Agenda 21, SDAASP).

- inclure systématiquement une dimension mobilité des personnes ou territoires les plus fragiles afin de s'assurer que les politiques mises en place la prennent en compte
- faire connaître aux collectivités (agents et élus) le lien entre mobilité inclusive et impacts sur l'emploi, le climat, la santé...

● [Législatif ou action AO et autres] **Créer une gouvernance locale de la mobilité inclusive**

Telles les conférences de financeurs créées grâce à la Loi sur l'adaptation au vieillissement de la population, une « conférence de la mobilité inclusive » pourrait être mise en place sur chaque territoire et réunir à la fois les acteurs du transport, de l'aménagement du territoire et l'ensemble des acteurs publics et privés, économiques et sociaux et des représentants des bénéficiaires. Elle aurait pour objectif d'établir un diagnostic des besoins en mobilité des publics vulnérables, de recenser les initiatives locales existantes et de définir un programme d'actions.

● [Action État] **Construire à l'échelle nationale des indicateurs permettant d'évaluer le caractère plus ou plus inclusif des solutions de mobilité, que ce soit vis-à-vis des territoires ou des personnes vulnérables**, et que ces solutions soient publiques, privées ou associatives/citoyennes.

Les indicateurs doivent être co-construits et reprendre l'ensemble des dimensions nécessaires à une mobilité inclusive, par exemple pour l'accessibilité des personnes :

- l'accessibilité physique : matériel adapté ou non, accompagnement humain possible ou non,
- l'accessibilité sur le plan cognitif/psycho-social-culturel (capacité de lecture, confiance, etc.) : information, apprentissage et accompagnement possibles, utilisation et prise de décision facilitée pour utiliser les services,
- l'accessibilité financière : prix, tarification selon les revenus, information sur ces tarifs, accès sans carte bancaire/paiement en espèce possible.

Repenser chaque service proposé en fonction des besoins et des compétences des personnes les plus fragiles en les faisant tester systématiquement, par exemple les outils d'accès à l'information (affichage, applications numériques, signalétique, etc.).

Encourager la sphère publique, les structures d'accompagnement et les associations à mener des évaluations régulières de leurs dispositifs d'aide à la mobilité pour les personnes vulnérables : coûts des dispositifs, nombre de bénéficiaires, coût par bénéficiaire, facilité d'accès, taux de retour à l'emploi... et à adapter les dispositifs en fonction des résultats.

Fiche de proposition n° 6 : Faciliter l'accès de tous aux services de mobilité existants via l'information

Comité de rédaction :

Cécile Clément et Jean-Paul Birchen(Cerema), David Herrgott (Régions de France), Michelle

Brosseau (CGET), Florence Gilbert (Wimoow), Sylvie Cassanis (RATP), Valérie Dreyfus (LMI), Marie Chéron (FNH).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s)

La mise à disposition d'outils d'information centralisant l'ensemble des solutions publiques et privées de mobilité, sur l'ensemble des territoires, est une attente forte des citoyens. De tels outils devraient être en mesure de collecter, fiabiliser, diffuser et redistribuer les informations relatives aux :

- transports collectifs publics (transports urbains, transports non urbains, transports ferroviaires) et privés (Autocars, trains, navettes maritimes ou aérienne pour certains territoires éloignés) ;
- services de transports à la demande (TAD, taxis et voiture de tourisme avec chauffeur - VTC), spécialisés (sanitaires, scolaires), et plus largement tous services d'utilité sociale (emploi, insertion sociale, personnes sans moyen de transport, seniors, PMR...) ;
- services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, véhicules en libre-service, prêt de véhicules) organisés par des acteurs publics ou privés, également associatifs et citoyens ;
- infrastructures de transports, en ce qui concerne les données routières (ex : type de voirie, travaux, aires de covoiturage), et également les données nécessaires à la pratique des mobilités actives (itinéraires cyclables, parking sécurisés...).

L'objectif est de faciliter l'usage de ces services pour un public le plus large y compris les personnes les plus en difficulté de mobilité, à la fois pour préparer un déplacement, réserver ou payer.

Les régions, en articulation avec les métropoles, pourraient être sollicitées pour la mise en œuvre de tels outils qui pourraient également être agrégés à l'échelle nationale par l'État.

A noter que l'accessibilité des systèmes d'information voyageurs est traitée au niveau européen.

Description de la mesure

- [Action AO] **Généraliser le développement de systèmes d'informations multimodaux (SIM) les plus complets et accessibles possibles à tous.** Dans les SIM, inclure l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme (y compris privées et associatives), sans oublier les territoires moins denses ni les solutions spécifiques à certains publics (PMR, personnes sans accès internet notamment). Inclure les données d'informations routières en lien avec les gestionnaires de voiries.

Ces SIM sont gérés au niveau des régions et des grandes AOM, en coordination et intégration des données.

- [Législatif¹⁴] **Généraliser la mise à disposition des données d'informations transports par les opérateurs** de transports précités (publics et privés), en vue d'une intégration systématique au sein des fournisseurs de systèmes ou services d'informations transports/mobilité.
- [Réglementaire¹⁵] **Inclure dans les SIM**, au-delà des informations sur les tarifications sociales et solidaires, **l'information relative aux aides financières** selon les publics, le type de déplacements et le territoire.

¹⁴ Étendre l'article L. 1115-1 du Code des transports, en cohérence avec le calendrier du règlement n°2017/1926, et le règlement délégué n° 2017/1926 sur les SIM et leur mise à disposition. Modifier la loi sur l'open data.

¹⁵ Décret d'application de l'article L. 1115-1

Ce panorama des aides permettrait d'une part aux collectivités et acteurs de la sphère sociale et mobilité de mieux coordonner leurs actions, et d'autre part de s'inscrire dans une logique de « guichet unique » pour les bénéficiaires de ces aides.

- [Action AO] Développer au niveau des AOM et régions, **des centrales d'appel téléphonique à destination du grand public** (plateforme de services de mobilité), pour permettre l'accessibilité des personnes moins connectées.

Certaines personnes âgées, précaires ou avec des difficultés cognitives, certaines personnes peu familières du numérique ou sans accès, peuvent avoir des difficultés à utiliser des services internet parfois complexes. Des services téléphoniques leur permettent d'accéder à des services dont elles seraient exclues sinon.

- [Action AO] Créer, au niveau régional et AOM, **une équipe de personnes ressources à destination des principales structures en contact avec les publics**, vulnérables ou non : Pôle Emploi, CCAS, établissements scolaires, Missions locales, Maisons de services au public...

Ces personnes ressources seraient en quelque sorte des référents « grands comptes », chargés d'informer et faire le lien avec les structures locales de proximité en contact avec les publics, qui elles-mêmes auraient des « référents mobilité ». Les personnes ressources des AO pourraient aider à la formation des référents mobilités des structures sociales, et mettre à leur disposition des modules de sensibilisation adaptés aux publics spécifiques (jeunes en insertion, retour à l'emploi, personnes âgées...), qui seraient diffusés à ces publics via les structures. Une collaboration étroite est dans tous les cas nécessaire pour répondre mieux à une mobilité à l'interface entre sphère sociale et mobilités.

Fiche de proposition n° 7 : Sensibiliser et former à tout âge et tout public

Comité de rédaction :

Cécile Clément et Jean-Paul Birchen (Cerema), David Herrgott (Régions de France), Michelle Brosseau (CGET), Florence Gilbert (Wimow), Sylvie Cassanis (RATP), Valérie Dreyfus (LMI), Marie Chéron (FNH).

Description de la mesure

- [Réglementaire] **Inclure dans les programmes scolaires des modules spécifiques à la mobilité durable** : lecture d'un plan, utilisation des applications, usage et connaissance des offres (transport collectifs, autopartage, covoiturage), règles d'usage de l'espace public, etc., en lien avec les ministères de l'Éducation nationale et de l'Intérieur.
- [Action État/ AO] **Mettre en place une politique généralisée d'apprentissage du vélo**

Constat est fait que de nombreux jeunes et adultes ne savent pas faire du vélo. En lien avec le ministère de l'Éducation nationale, il s'agit de :

- aider les écoles maternelles et primaires à acquérir des draisiennes et de petits vélos ;
- à l'école primaire, rendre systématique l'apprentissage de la mobilité vélo ;
- créer des postes d'Éducateurs Mobilité Vélo.
- [Réglementaire] **Adapter le Brevet de sécurité routière et le Code de la route** pour sensibiliser sur **l'ensemble des services de mobilité** existants, ainsi que les règles d'usage de l'espace public (trottoir).

- sensibiliser les conducteurs à la sécurité des piétons et des cyclistes pendant la formation au permis de conduire et durant les stages de récupération de points ;
 - intégrer dans la formation initiale et continue de conducteurs professionnels une sensibilisation aux enjeux de sécurité des piétons et cyclistes.
- [Action État, AO et autres : ex. organismes de santé] Mettre en œuvre des **moyens de sensibilisation** aux pratiques de mobilité (vidéos, guides de mobilité) **pour certains publics spécifiques et en particulier les seniors** (avec les associations, les organismes de sécurité sociale, de retraite).

Diverses études sur la mobilité des seniors montrent qu'ils sont particulièrement dépendants de la voiture et que des actions spécifiques de changement de comportement sont nécessaires. Déjà mis en œuvre par les AOM de plus de 100 000 habitants, il s'agit d'encourager les démarches à l'échelle régionale ou des petites et moyennes villes.

Ces outils pourraient être diffusés par les structures en contact avec ces publics, à travers le binôme entre les « référents mobilité » au sein de ces structures et l'équipe de personnes ressources qui pourrait être constituée au sein de chaque AOM et région (voir mesure 6).

- [Action État, AO / organismes de santé] **Réaliser des campagnes de communication nationales** sur les mobilités alternatives, le civisme à l'égard des publics fragiles (PMR en particulier), le respect des trottoirs comme espace piéton, les règles d'usage de l'espace public, les avantages du télétravail, des bénéfices pour la santé de la marche et du vélo (transcription du Programme national nutrition santé (PNNS) au domaine de la santé).

Fiche de proposition n° 8 : Développer le conseil et l'accompagnement individuel en faveur des publics fragiles

Comité de rédaction :

Cécile Clément et Jean-Paul Birchen (Cerema), David Herrgott (Régions de France), Michelle Brosseau (CGET), Florence Gilbert (Wimoow), Sylvie Cassanis (RATP), Valérie Dreyfus (LMI), Marie Chéron (FNH).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Une coopération beaucoup plus étroite entre acteurs du social et de la mobilité semble nécessaire pour mieux connaître et mieux répondre aux besoins spécifiques des personnes plus fragiles.

Il apparaît essentiel d'identifier un socle de mesures pour accompagner les publics fragiles :

- permettre aux autorités organisatrices de mobilité de mettre en place des services de conseil et d'accompagnement à la mobilité ;
- encourager le développement de « plateformes de mobilité inclusive » : diagnostic et accompagnement individuel, apprentissage du vélo, aide à l'achat de 2 roues... mais aussi microcrédit, garage solidaire, aides au permis de conduire, auto-écoles solidaires, notamment pour les quartiers de la politique de la ville, les personnes handicapées, les personnes en insertion ou retour à l'emploi, les personnes âgées... ;

- accompagner particulièrement les personnes en recherche et retour à l'emploi, afin d'étendre le champ des possibles qui s'offre à eux, et d'acquérir une « compétence mobilité » (savoir s'orienter, permis...) souvent exigée par les employeurs ;
- une description des plateformes de mobilité inclusive et des propositions en faveur d'un développement de la mobilité inclusive figurent en annexe.

Description de la mesure

- [Législatif¹⁶] **Étendre le champ de compétence des AO, de manière optionnelle** quelle que soit leur taille, **au conseil en mobilité**, pour les entreprises et les publics spécifiques.

Aujourd'hui le code des transports ne prévoit explicitement cette compétence que pour les AOM de plus de 100 000 habitants (article L.1231-8), à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants, ainsi qu'à l'intention de publics spécifiques, notamment les personnes handicapées et les personnes âgées. Il s'agirait de clarifier que cette mission relève de manière facultative des missions des AOM de toutes tailles (Article L. 1231-1), et probablement de distinguer :

- le lien aux entreprises et aux plans de mobilité entreprises ;
 - du conseil individuel au grand public, et auprès de certaines personnes nécessitant une attention particulière dont les publics fragiles¹⁷.
- [Législatif] **Étendre la compétence des AOM aux services de mobilité à caractère social** (dite « inclusive »). **Permettre aux autorités organisatrices de concourir ou procéder à des actions de mobilité à caractère social, pour encourager le développement et la pérennisation de services d'accompagnement à la mobilité pour les personnes vulnérables** (dont les « plateformes de mobilité inclusive »)
 - Participer au financement des « plateformes de mobilité inclusive » pour mettre en œuvre un accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : apprentissage des transports en commun et du vélo, diagnostic mobilité individuel, microcrédits, aide à l'achat d'un 2 roues, aide au passage du permis de conduire, remise à niveau du permis, autoécole solidaire, garage solidaire :
 - Donner la possibilité aux AOM de contractualiser avec les structures privées ou associatives de mobilité à caractère social, pour sécuriser et pérenniser les actions
 - Financer directement des aides individuelles type permis de conduire, chèques mobilité... aux côtés des acteurs de la sphère sociale, pour les personnes en précarité et plus largement pour les publics spécifiques : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, retour à l'emploi...

La question est celle de la distinction entre le conseil à la mobilité, qui relève de l'AOM, et l'aide sociale à la mobilité individuelle (permis de conduire, microcrédits, garage solidaire, aide à

¹⁶ Article L1231-1 : « Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent concourir ou procéder à la mise en place de services de conseil et d'accompagnement à la mobilité à l'intention de publics spécifiques rencontrant des difficultés de déplacements. » + L. 1241-1 pour l'Île-de-France.

¹⁷ Lors de l'appel à projets « des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité », certaines autorités organisatrices de la mobilité se sont interrogées sur leur légitimité dans le portage de projet de création de plateforme de conseil et d'accompagnement en mobilité dans les QPV. Ainsi, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise lauréat de l'appel à projets a cédé le portage d'une plateforme de mobilité à la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole.

l'achat ou prêt de véhicules...), qui relève à ce jour de la compétence sociale et dont l'approche pourrait être généralisée à d'autres publics ou territoires si cela est pertinent.

A noter : GART, UTP et FNTV ne sont pas favorables à cette porosité entre sphère sociale et transport. A l'inverse, des acteurs du social, associations notamment, considèrent que la mobilité des personnes les plus fragiles ou en précarité n'est pas prise en compte dans sa globalité par les acteurs du transport et que les acteurs de l'insertion, du handicap ou de la santé agissent à la marge, sans compétence.

Cette mesure divise le groupe de travail. Des acteurs du social, associations notamment, considèrent que la mobilité des personnes les plus fragiles ou en précarité n'est pas prise en compte dans sa globalité par les acteurs du transport et que les acteurs de l'insertion, du handicap ou de la santé agissent à la marge, sans compétence. Certains souhaitent que les AO puissent disposer d'un **bouquet de services le plus large possible**, pour en apprécier **localement** la pertinence et le coût global pour couvrir l'ensemble des besoins. D'autres en particulier le GART, l'UTP, la FNTV, y sont très défavorables et souhaitent **maintenir la distinction** entre sphère sociale et mobilité, dans un contexte de forte contrainte budgétaire et alors que les AOM contribuent déjà largement à la politique sociale, par exemple à travers la tarification.

Les **services à la mobilité à caractère social** (plateforme de mobilité inclusive, prêt de véhicules, apprentissage de la mobilité, transport micro-collectif, garage solidaire, transport à la demande « solidaire » ...) sont conduits par des structures le plus souvent associatives. Leur modèle économique est fragile, non pérenne (annualité des subventions provenant de différents financeurs publics (collectivités territoriales, l'État (Direccte, contrat de ville, FSIL), CCAS, pôle emploi, maison de l'emploi, mission locale, PLIE, régie de quartier...)), et les conduit à cibler les actions vers tel ou tel public, selon tel ou tel financeur, essentiellement un public bénéficiaire de prestations sociales.

Pour favoriser la généralisation et la pérennisation de telles actions de soutien à la mobilité de tous, il convient de **renforcer l'implication des AOM dans le pilotage et la mise en œuvre de ces services de mobilité à caractère social**. Une option serait d'intégrer ces services dans le champ de compétences facultatives des AOM. Les AOM pourraient ainsi gérer ces services elles-mêmes ou les déléguer à d'autres structures, notamment associatives.

- [Réglementaire] Créer des diplômes de conseiller en mobilité (niveau licence professionnelle).
- [Réglementaire] Mettre en œuvre la possibilité d'un service civique dédié à la mobilité.
- [Action État] Soutenir financièrement les « plateformes de mobilité inclusive » pour les développer massivement sur le territoire et accompagner les publics fragiles vers les solutions de mobilité durable.

Fiche de proposition n° 9 : Faciliter l'accès à la tarification sociale et solidaire

Comité de rédaction :

Cécile Clément et Pierre Nouaille (CEREMA), Valérie Dreyfuss (LMI), Véronique Hammerer (Députée de Gironde), David Herrgott (Régions de France), Stéphanie Lopes d'Azevedo (UTP), Mounia Moudjed (Gart), Catherine Lestre de Rey (Emmaüs France)

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s)

La conciliation du droit au transport et des besoins actuels de financement des AOM a entraîné

le développement de tarifications ciblant précisément les usagers vulnérables. La mise en œuvre de ces tarifications est un processus complexe qui nécessite d'identifier les personnes cibles. En fonction de la part de cette clientèle pouvant être prise en charge au travers de réductions au « statut » (demandeurs d'emploi, bénéficiaire du RSA, handicapés, seniors, jeunes...) l'autorité organisatrice de transport apprécie l'intérêt de mettre en place des tarifications sociales, liées aux revenus, ou solidaires (prenant en compte le quotient familial). Elle définit les seuils de réduction au regard de l'effort financier qu'elle juge acceptable pour les différentes catégories d'usagers.

Le taux de non-recours à ces tarifications sociales et solidaires reste élevé et peut en partie s'expliquer par la méconnaissance des ayants-droit quant à l'existence de ces tarifications, par la complexité des démarches administratives nécessaires à leur obtention et par le caractère stigmatisant de cette démarche.

Description de la mesure

Faciliter la mise en place de tarifications sociales et solidaires dans le transport public :

- [Action État en facilitateur] Mise en place d'un portail informatique entre les différents organismes sociaux (CNAF, CNAM, CNAV, CARSAT, Pôle emploi etc.) et les AO afin de simplifier les démarches administratives nécessaires à la gestion des tarifications sociales/solidaires

Ce portail permettrait de simplifier la vérification de l'éligibilité des usagers à la tarification sociale/solidaire et simplifier le processus de renouvellement des abonnements.

Conséquences attendues de la mesure : Développement des tarifications sociales et solidaires, simplification du suivi de ces tarifications, réduction du taux de non-recours, réduction de la fraude aux attestations.

Conditions de mise en œuvre : Définition des besoins en information sur les usagers nécessaires aux AOT/AOM, ce besoin conditionnant le tour de table des organismes sociaux nécessaire à l'élaboration du portail informatique ; Analyse des fonctionnalités déjà offertes par le portail CAF « API Particuliers » actuellement accessible aux AOM.

- [Action État / AO] Produire des éléments de **connaissance** sur les besoins des populations en matière de tarifications sociales et solidaires **à l'échelle d'un territoire**

La mesure a pour objectif de produire de manière régulière des éléments de connaissance (études statistiques/guides de bonnes pratiques) permettant :

- de caractériser les personnes vulnérables en matière de mobilité ;
- de déterminer des niveaux de tarifs acceptables au regard des capacités financières de ces différents profils d'usager.

Ces éléments de connaissance visent à faciliter la construction des tarifications sociales et solidaires et la fixation des taux de réductions/niveaux de tarifs notamment dans le cas d'AOT/AOM de petite taille.

Conséquences attendues de la mesure : Amélioration du ciblage des populations vulnérables.

- [Action AO] **Améliorer le dialogue entre services sociaux et AOM pour une meilleure information des bénéficiaires**

Description : Une des causes au taux élevé de non-recours tient à la mauvaise information des ayants-droit. Cette transmission d'information ne doit pas seulement

être portée par les AO mais par les différents organismes sociaux (CCAS, Pôle Emploi...) et éventuellement certaines associations locales, ayant un contact régulier avec les personnes vulnérables.

Cette mesure vise, au-delà des réseaux proposant des tarifications sociale/solidaires, à généraliser les actions de sensibilisation du personnel des services sociaux aux enjeux de la mobilité portés par les AOT/AOM. Des actions d'information/formation pourraient ainsi être entreprises auprès des personnels des organismes sociaux.

Conséquences attendues de la mesure :

- sensibilisation du personnel des services sociaux aux enjeux de la mobilité ;
 - amélioration des tarifications sociales/solidaires par retour d'expériences ;
 - prise de conscience que la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité est un enjeu commun à la sphère sociale et transports et ne doit pas s'inscrire dans une logique de prestation rémunérée (les services sociaux facturant dans certains réseaux le traitement des dossiers pour le compte des AOM).
- [Action AO/ Législatif] **Étendre**, sur une base volontaire, **à l'ensemble des services à la mobilité** organisés par les AOM (ex : autopartage, VLS) **la tarification sociale et solidaire**, voire étendre l'obligation législative de tarification sociale en faveur des personnes défavorisées pour ces services.

Objectif : faciliter l'accès des services de mobilité aux populations défavorisées

Description : L'article L. 1113-1 du Code des transports sur l'accès aux personnes défavorisées aux transports indique que pour les transports urbains ces personnes « bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente ». Cet article ne mentionne pas les services de mobilité.

Il s'agirait d'encourager les AOM à appliquer de façon volontaire des réductions pour les personnes défavorisées pour des services tels les systèmes d'autopartage ou de vélos en libre-service, lorsqu'elles les mettent en place.

Une autre possibilité serait d'étendre l'obligation législative de tarification sociale aux services de mobilité, sans toutefois fixer le taux de réduction applicable à ces services.

Améliorer la coordination des tarifications sociales et solidaires et l'information des bénéficiaires

- [Législatif¹⁸] **Préciser que le rôle** de coordination de la mobilité **des régions** inclue **l'harmonisation des grilles de tarification sociale** (profils de bénéficiaires, type de réduction). N.B. Le GART est réservé sur cette mesure.

Besoin : L'hétérogénéité des tarifications sociales des réseaux limite leur usage et nuit à leur lisibilité. Les régions ont une mission de coordination des politiques conduites en matière de mobilité notamment dans le cadre de l'élaboration des SRADDET, dont la tarification est un des leviers identifiés par la loi, sans qu'elle précise qu'il contient la tarification sociale et solidaire.

Objectif : La mesure vise à étendre et préciser cette mission de coordination afin qu'elle inclue explicitement la coordination des tarifications sociales au sein du périmètre régional. Cette coordination pourra, dans la pratique, prendre des formes diverses en fonction des besoins identifiés sur les territoires : définition de profils et de niveaux de réductions « socle » repris par l'ensemble des AOT du territoire, mise en place de titres sociaux intermodaux ...

¹⁸ Ajouter dans l'article L. 1213-3 du Code des transports : « ...sont coordonnées à l'échelle régionale en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification, notamment la tarification à destination des catégories sociales défavorisées... » (Terme utilisé dans l'article L. 1111-6)

Conséquences attendues de la mesure : meilleure lisibilité des gammes tarifaires sociales.

Prendre en compte la soutenabilité financière de ces tarifications pour l'AO

- [Action État] **Permettre la récupération de TVA pour les AO même sur les niveaux bas des prix des titres (politique volontariste en matière de tarification sociale et solidaire)**

Description : La mise en place de tarifications solidaires ne permet plus parfois aux AOM de récupérer la TVA, l'administration fiscale considérant que ces tarifs sont trop éloignés du prix de revient de la prestation. La situation est analogue pour les transports scolaires en Régions.

Les AO souhaitent intervenir auprès de l'État pour :

- expliquer la logique des tarifs sociaux qui ne se base pas sur le coût du service mais sur la capacité à payer de l'utilisateur ;
- réexaminer le mode de calcul du taux de couverture ainsi que le seuil plancher de ce taux de couverture permettant l'application du droit à déduction ;
- aboutir à une homogénéisation des pratiques de l'administration fiscale entre les AOM d'une part, entre les régions d'autre part.

Conséquences attendues : Diminution du coût de mise en place des tarifications solidaires pour les AOM/AOT. Le GART mène actuellement des réflexions sur ce sujet.

Fiche de proposition n° 10 : Aider financièrement les publics fragiles dans le domaine de la mobilité

Comité de rédaction ou groupe d'experts consulté :

Cécile Clément et Pierre Nouaille (Cerema), Valérie Dreyfuss (LMI), Véronique Hammerer (Députée de Gironde), Catherine Lestre de Rey (Emmaüs France), Michelle Brosseau (CGET).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Développer, pour les personnes en difficulté, des aides financières cohérentes et soutenant la transition vers une mobilité propre.

Différents dispositifs fiscaux existent pour rendre plus accessible financièrement l'acquisition de véhicules propres, de vélos à assistance électrique. Toutefois, ces aides fiscales sont rarement adaptées aux personnes financièrement vulnérables ou en situation de précarité et, de fait, leur bénéficient assez peu.

Description de la mesure

- [Recommandation/ Action État] **Reconnaître la mobilité comme une « compétence clé » pour l'accès à l'emploi et à ce titre pouvant bénéficier de financement de la formation professionnelle, en particulier le permis de conduire**

Reconnaître la mobilité comme compétence-clé, en priorité dans les branches professionnelles des métiers en tension et générateurs de mobilité ou peu accessibles tant d'un point de vue territorial que temporel (horaires décalés) : métiers de l'aide à la personne, sécurité, ménage industriel, grande distribution, etc.

Permettre aux structures d'accompagnement et de conseil individuel à la mobilité de devenir organismes de formation agréés, afin d'assurer une partie de leurs ressources via des prestations de formation, financées dans le cadre de la formation professionnelle

Description : La mobilité constitue le premier frein au retour à l'emploi notamment le fait de ne pas être titulaire du permis de conduire.

Depuis mars 2017, le permis de conduire de catégorie B est éligible au Compte Personnel de Formation (CPF), cette aide financière n'est cependant accessible qu'aux personnes travaillant ou ayant travaillé.

La mesure vise à mieux intégrer le passage du permis de conduire dans le cadre de la scolarité et dans la formation professionnelle en :

- reconnaissant le permis de conduire comme un diplôme qualifiant dans le cadre de la formation professionnelle ;
 - mettant en place des dispositifs de financement de l'accès au permis de conduire lors de la formation professionnelle ou à destination des personnes en recherche de premier emploi au-delà du dispositif « permis à 1€/jour » ;
 - mettant en place des dispositifs spécifiques pour faciliter le passage du code de la route et du permis de conduire dans le cadre de la scolarité.
- [Législatif¹⁹] **Moduler les aides aux particuliers (VAE, prime à la conversion...) en fonction des ressources et territoires**

Description : Les aides actuelles à l'acquisition de véhicules sont modulées en fonction de la

¹⁹ Ajout : « dès lors qu'à proximité il n'existe pas de transport en commun, les dispositifs pour l'acquisition de véhicules doivent prévoir systématiquement une modulation des aides en fonction des revenus des personnes »

nature du véhicule (électrique, hybride...) mais ne prennent que très rarement en compte les ressources de la personne. Lorsque c'est le cas (prime à la conversion), cette prise en compte ne distingue que les personnes imposables et non imposables, distinction insuffisamment précise. Ces dispositifs ne prennent également pas en compte l'existence ou non, pour l'utilisateur, d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire.

Conséquences attendues de la mesure : la modulation des aides en fonction des revenus des particuliers devrait permettre un accès facilité à ces aides pour les personnes ayant des revenus modestes.

Conditions de réussite/points de vigilance : les aides à l'achat de véhicules aux personnes vulnérables sont nettement plus pertinentes lorsqu'elles sont étudiées dans le cadre d'un accompagnement global à la mobilité de la personne (dans le cadre des plateformes de mobilité inclusive).

Attention à ne pas rendre les personnes modestes encore plus vulnérables en les incitant à l'achat d'un véhicule (exemple des exigences du contrôle technique et du coût de l'assurance, pour preuve les centaines de milliers de véhicules qui circulent sans assurance en France).

Point de débat/ désaccord : Faut-il refonder la prime VAE sur une logique purement sociale et solidaire s'agissant d'une mesure de transition énergétique ? Le GART n'y est pas favorable.

- [Législatif²⁰] Opter pour une **vraie prime à la conversion** : passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité durable » : conversion d'un véhicule thermique en électrique, en un ou plusieurs vélos électriques, ou en un ou plusieurs abonnements aux transports collectifs/ véhicules partagés. A financer par des CEE.

Description : la prime à la conversion ne s'applique aujourd'hui qu'aux personnes « qui acquièrent ou prennent en location, dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans, une voiture particulière ». Cette prime pourrait également encourager des basculements de mobilité en soutenant :

- la conversion d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou GNV ;
- l'abandon d'un véhicule thermique pour un ou plusieurs vélos électriques ;
- l'abandon d'un véhicule thermique pour une ou plusieurs années d'abonnement aux transports en commun.

Cette mesure a un caractère « solidaire » dans le sens où elle encourage à l'usage de modes de transports moins coûteux pour les personnes vulnérables. Une modulation en fonction des ressources pourrait être envisagée.

- [Recommandation] **Faciliter le déménagement en ville ou dans une zone desservie par un transport collectif régulier** par exemple par une prime au déménagement pour les ménages modestes, afin de limiter l'usage de la voiture autosoliste et les coûts et nuisances associés, tout en redensifiant les centres-bourgs. (Suggestion non débattue en groupe de travail)
- [Action État, Départements, autres] **Centraliser dans un « compte mobilité » les différentes aides** qui s'appliquent selon le profil de la personne, articulant les aides mobilité, sociales, retour à l'emploi...
- [Législatif] A l'instar des taxis, **considérer comme un service à la personne les services de mobilité** (transport avec chauffeur LOTI et VTC, voire des services d'accès à la mobilité) **à destination de certains publics spécifiques** (ex. PMR, habitant d'un QPV) et/ou **dans certains territoires peu denses**. Ceci donnant un avantage fiscal et permettant par ailleurs d'introduire des Chèques Emploi Service Universel (CESU) préfinancés par les acteurs de la mobilité ou de la sphère sociale.

²⁰ Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants

Fiche de proposition n° 11 : Désenclaver les quartiers prioritaires de la politique de la Ville

Comité de rédaction :

Michelle Brosseau (CGET), Laurence Maillart-Méhaignerie (Députée d'Ille-et-Vilaine), Jean-Paul Birchen (CEREMA), Valérie Dreyfuss (LMI), Florence Gilbert (Wimoov), Catherine Lestre de Rey (Emmaüs).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

Les inégalités de mobilité touchent plus particulièrement les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ces derniers, ayant un taux de motorisation peu élevé et une faible possession du permis de conduire²¹, les activités sont réalisées localement à pied lorsque c'est possible, ou en transports en commun dont ils sont très dépendants.

La sous-mobilité des habitants des QPV est particulièrement forte parmi les personnes en âge de travailler. La voiture est en effet difficile à remplacer pour se rendre sur les lieux de travail. Les disparités hommes/femmes sont très marquées, avec un accès à la voiture pour les femmes particulièrement limité²².

Alors que les habitants des QPV sont très dépendants des transports collectifs, leur desserte reste encore insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements. Une étude récente du Cerema a identifié, hors outre-mer, environ 500 QPV sur 1 300 dont la desserte est inférieure à la moyenne de leur commune et agglomération (dont plus d'une centaine très mal desservis). Ils se répartissent pour :

- 21 % en région parisienne ;
- 25 % dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants ;
- 20 % dans les agglomérations comprises entre 100 000 à 300 000 habitants ;
- 11 % dans les agglomérations comprises entre 50 000 et 100 000 habitants ;
- 7 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants ;
- 16 % hors ressort territorial.

Même lorsque les quartiers sont desservis, **les transports publics peuvent parfois offrir des fréquences et des amplitudes horaires inadaptées** ou ne pas répondre aux besoins spécifiques de déplacement des habitants, particulièrement **pour accéder aux emplois peu qualifiés localisés en périphérie des agglomérations à des horaires décalés ou fragmentés dans la journée ou la nuit.** Il s'agit de relier efficacement le quartier au reste de l'agglomération et en particulier aux zones d'emploi.

En complément des transports en commun (TCSP, lignes fortes de bus, bus conventionnels, transports à la demande selon la taille des quartiers) et des services de mobilité partagée (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service) il apparaît nécessaire **de développer d'autres actions de soutien à la mobilité à caractère social** (plateforme/agence/pôle de mobilité, prêt de véhicules, apprentissage de la mobilité, transport micro-collectif, garage solidaire, facilitation de l'usage du vélo,...) pour répondre aux besoins spécifiques de déplacement des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

²¹ Dans les unités urbaines comprenant plus de 200 000 habitants, 41 % des habitants des QPV n'ont pas de voiture, contre 21 % pour le reste de l'agglomération. Dans les unités urbaines comprises entre 50 000 et de 200 000 habitants, 36 % des habitants des QPV n'ont pas de voiture, contre 15 % pour le reste de l'agglomération. Dans les unités urbaines comprenant moins de 50 000 habitants, 29 % des habitants des QPV n'ont pas de voiture, contre 12 % pour le reste de l'agglomération.

²² Ces quartiers présentent un fort taux de familles monoparentales, de mères isolées avec des enfants en bas âge pour qui trouver un emploi à proximité devient plus important, quitte à accepter un emploi en dessous de leur niveau de compétences, voire de refuser un emploi faute de disposer d'un véhicule.

Description de la mesure

- [Législatif²³] Poursuivre la desserte des QPV par les transports collectifs urbains via un 4^e appel à projets

Environ 145 projets desservant les QPV ont été subventionnés par les appels à projets issus du Grenelle de l'environnement.

Les objectifs d'un futur appel à projets pourraient être :

- de poursuivre le **développement des TCSP** pour les quartiers prioritaires encore mal desservis, lorsque l'importance de leur population justifie ce type d'infrastructure ;
- d'apporter une aide pour le développement des autres transports collectifs (bus conventionnel, transport à la demande...) en finançant des investissements en matériels roulants pour assurer une desserte fine du territoire, et en particulier les zones d'emploi ;
- l'ouverture à des **solutions de mobilité innovantes localement**, prenant en compte spécifiquement la mobilité des habitants et des actifs des territoires prioritaires (covoiturage, autopartage, plate-forme, agence, pôle de mobilité, infrastructures pour le vélo, apprentissage de la mobilité, information, mais aussi prêt de véhicules, garage solidaire...).

Conditions de mise en œuvre

Lancement d'appels à projets programmés dans le temps avec des ressources pérennes de financement du dispositif.

Les aides doivent être conditionnées à l'élaboration d'un projet global, la construction d'une maîtrise d'ouvrage collective permettant d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés par ce projet, l'articulation du projet avec les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, les démarches de planification au niveau de l'agglomération

- [Recommandation/ Action État] **Favoriser l'accès au permis de conduire voiture et deux-roues**

Conformément à l'engagement du Président de la République le 14 novembre 2017, l'État se fixe pour objectif l'élaboration d'ici six mois d'un **plan national pour le permis de conduire** qui permettra, au-delà des initiatives prises par certaines communes ou certaines régions, de financer pour tous les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville le code et le permis de conduire. **L'étendre au-delà des QPV à des publics ciblés : retour à l'emploi, familles monoparentales, en milieu rural sous condition de ressources.**

L'éloignement croissant du domicile et du lieu de travail affecte plus particulièrement les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville compte tenu de l'installation des emplois, en particulier peu qualifiés, dans des zones de plus en plus périphériques peu desservies par les transports collectifs. Le trajet moyen entre le domicile et le lieu de travail ne fait que s'accroître et représentait, en 2008, 14,7 km. Le trajet domicile/travail, lorsqu'il n'est pas réalisable en transports en commun, devient hors de portée de ceux qui n'ont pas l'usage d'un véhicule particulier, ce qui est

²³ Exemple : « Le développement des transports collectifs et des nouveaux services à la mobilité revêt un caractère majeur dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. L'État apportera son concours aux nouveaux projets désenclavant ces quartiers. »

particulièrement le cas des habitants des QPV.

Le permis de conduire²⁴ constitue non seulement un critère pour accéder à un emploi, mais dans de nombreux cas également un critère de recrutement - et plus encore un facteur de discrimination à l'embauche.

Un certain nombre de dispositifs existe pour faciliter l'accès au permis de conduire et notamment :

- le « **permis à un euro par jour** » (dispositif de prêt sans intérêt) ;
- la « **bourse au permis de conduire** » (aide mise en place au niveau des collectivités territoriales en contrepartie de la réalisation d'une activité d'intérêt général (40 à 50 heures) pour les jeunes âgés de 18 à 25 ans dépourvus de ressources personnelles ou familiales) ;
- les « **aides aux chômeurs par pôle emploi** » (un montant forfaitaire compris entre 1 200 et 1 500 euros est versé en trois fois pour les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires du RSA) ;
- l'accès aux « **écoles de conduite associatives** » ;
- le « **Fonds d'aide aux jeunes** » (pour les 18-25 ans en difficulté d'insertion et sans ressources familiales ou personnelles suffisantes, ayant un projet précis de formation ou une promesse d'embauche demandant le permis) ;
- l'utilisation du « **Compte personnel de formation** » (CPF) (alimenté en heures et utilisable par tout salarié, tout au long de sa vie active, pour financer l'examen du permis de conduire (code et conduite)).

Non seulement les actions existantes pourraient être renforcées pour bénéficier à un nombre plus important de personnes rencontrant des difficultés d'accès au permis de conduire, mais des dispositifs pourraient être mis en place pour faciliter le passage du code de la route dans le cadre de la scolarité, et en particulier dans les lycées professionnels, les structures de retour à l'école (pour les jeunes décrocheurs) et les organismes de formation professionnelle.

- **Poursuivre le développement des structures et services à la mobilité à caractère social et solidaire dans les QPV** (voir mesure 8)
- [Action État] **Favoriser l'apprentissage de la mobilité** (en lien avec la mesure 7).

L'apprentissage est au cœur des processus d'amélioration de la mobilité des habitants. On constate une très forte demande de formation au permis de conduire, mais également beaucoup d'abandon en cours de formation liée aux difficultés de cet examen. Le permis ne peut être considéré comme le seul outil pour améliorer les capacités de mobilité des habitants des QPV. La pratique du vélo dans les QPV peut se heurter à des freins culturels, alors qu'elle présente des bénéfices en termes économiques et sociaux. De nombreuses formations à la mobilité se développent principalement à l'initiative des acteurs associatifs. C'est la diversité, la complémentarité et l'articulation des différentes actions d'apprentissage qui améliorent les capacités de choix des modes de

²⁴ Le coût de la formation classique au permis de conduire B (voiture) varie selon les départements et le nombre d'heures de cours nécessaire, mais avoisine les 1 700 €, soit 1,5 SMIC. De même, le coût varie entre 800 et 1 000 €, pour un permis AM (véhicule n'excédant pas 125 cm³), et entre 150 et 400 € (pour la conduite) pour un permis A1 (véhicule n'excédant pas 50 cm³). Pour ceux qui ratent le permis, la facture peut s'alourdir considérablement. Le permis de conduire devient ainsi inaccessible aux personnes les plus défavorisées, ce qui peut les amener soit à refuser des offres d'emploi, soit à conduire sans permis de conduire.

déplacement des habitants des quartiers.

L'objectif est de proposer un dispositif global d'accompagnement à une mobilité autonome (repérage espace-temps, utilisation des transports collectifs, code de la route/rue, pratique du vélo, covoiturage, préparation du trajet...).

- Poursuivre les actions d'animation et d'apprentissage de la mobilité dans les QPV menées par exemple par les opérateurs en lien avec les associations de quartier. Faire connaître et apprendre la mobilité, sensibiliser au champ des possibles qu'elle ouvre (formation, emploi, culture, lien social) pour faciliter son appropriation.
- Faire essayer les transports en commun.
- Développer des événements « porte ouverte » des réseaux de transport, fonctionnement, métiers de la mobilité...
- Renforcer la compétence de mobilité dans les établissements scolaires- exercices sur plans, courses d'orientation, recours à des équipements plus éloignés des quartiers, intégrés dans les voyages scolaires...- et s'assurer à la sortie que les jeunes ont acquis cette compétence.
- Développer l'apprentissage du vélo à l'école, du Code de la route et du permis de conduire.

Fiche de proposition n° 12 : Améliorer la qualité des espaces publics : préserver, sécuriser et apaiser les déplacements piétons

Comité de rédaction :

Florence Brodin (DGITM), Brigitte Thorin (DMA), Muriel Larrouy (DMA)

Consultation avec les associations de PMR (APF et CFPSAA) , les opérateurs de transport (FNTV, UTP, SNCF, RATP, Keolis), les autorités organisatrices (GART) et des organismes agissant pour l'accessibilité (Rue de l'avenir, le label Cap Handéo, le CEREMH, centre de ressources et d'innovation Mobilité Handicap notamment), et les administrations concernées (DSR).

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

La mobilité est un facteur clé pour le maintien de la vie sociale, elle facilite également la vie à domicile. Pour faire en sorte que les personnes à mobilité réduite, et tout particulièrement les personnes âgées, restent en bonne santé le plus longtemps possible, il faut créer les conditions favorables pour leur permettre d'avoir un minimum d'activité physique, en premier lieu la marche.

Description de la mesure

- [Réglementaire] **Réglementer l'usage ou la présence d'engins motorisés ou mécanisés** (gyroroues, trottinettes, rollers...): définir qui a le droit, et à quelles conditions, de stationner et circuler à quelle vitesse, sur le trottoir, les pistes cyclables, la chaussée, les lieux publics, ainsi que dans les transports collectifs. Pour ces derniers, s'inspirer du dispositif de carte en place à Londres qui autorise le porteur de carte à accéder à tel ou tel réseau défini selon le type d'engin.

Le code de la route mentionne le trottoir sans le définir précisément. Dans le but d'affirmer que le trottoir est dédié au piéton par rapport à tous les autres usagers potentiels du trottoir, il est nécessaire de clarifier ses règles d'usage. En particulier les engins de déplacement personnels motorisés et non motorisés (EDP) n'ont pas d'existence à ce jour dans le code de la route. Il est proposé de fixer des règles pour préciser la place qui leur revient²⁵.

- [Action AO/ Collectivité ou Législatif²⁶ ou Action État pour inciter] **Revoir annuellement la cohérence entre** la programmation des travaux des Plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et les schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SD'AP), par exemple au sein de la commission communale ou intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH et CIAPH), pour une meilleure continuité du « parcours usager ».

Chaque commune ou intercommunalité de plus de 5 000 habitants a l'obligation de créer une CCAPH ou CIAPH. Celle-ci n'a pas de pouvoir décisionnaire ; elle est un observatoire local de l'accessibilité et une instance de mise en cohérence des multiples acteurs publics et privés présents sur le territoire communal sur la question de l'accessibilité. Son objectif est d'assurer la continuité de la chaîne du déplacement et d'éviter une mise en accessibilité fragmentée.

- [Action État] Inciter ou aider à établir un PAVE en particulier pour les villes petites et moyennes, avec un soutien financier ou en ingénierie.

Les PAVE introduits par la loi Handicap de 2005 sont obligatoires pour les communes de plus de 1 000 habitants. Dans les faits, de nombreuses communes ne l'ont pas encore élaboré.

Alternativement (non discuté dans le groupe), il pourrait être proposé :

- soit d'inciter les EPCI à prendre la compétence PAVE, pour faciliter l'animation globale du dispositif ;
- soit d'utiliser le PLU pour aborder les questions d'accessibilité (notamment au niveau du diagnostic/ hiérarchisation des axes de circulation/ identification des liaisons, des cheminements à créer, améliorer...).
- [Action Collectivités gestionnaires de l'espace public] Inciter les gestionnaires de voirie à **entretenir les cheminements pour éviter toute dégradation** de l'accessibilité **dans le temps**. Associer davantage utilisateurs et riverains avant tout aménagement d'espace public, en particulier les associations ou professionnels œuvrant pour la mise en accessibilité (guide de bonnes pratiques). Promouvoir les contrastes dans les aménagements urbains.
- [Recommandation à la sphère médicale] **Maintenir absolument l'autonomie des personnes âgées, en promouvant la marche et banalisant les équipements individuels d'aide à la marche** à ce jour très peu répandus en France en comparaison d'autres pays européens (télécommandes individuelles, déambulateurs...) : campagnes nationales, formations, ateliers, remboursement.

Par exemple, en Allemagne où selon les prévisions démographiques les personnes de plus de 65 ans représenteront un tiers de la population d'ici 2060, les rollators (déambulateurs à roulettes) sont déjà fréquemment utilisés par les personnes âgées. Il n'en est pas de même en

²⁵ Cette mesure est spécifiquement portée par le thème des Mobilités actives au sein des Assises de la mobilité.

²⁶ Ajouter dans l'article L 2143-3 du CGCT : la CCAPH/CIAPH doit être destinataire chaque année d'un rapport réalisé par la commune ou l'AOM détaillant le niveau d'avancement des travaux prévus par le PAVE ou le SD'AP.

France alors que la population des plus de 65 ans est également amenée à croître sensiblement dans les prochaines années.

Afin de banaliser l'utilisation de ces équipements d'aide à la marche, il est proposé avant tout de passer par les recommandations des professionnels de la santé. Une campagne de communication pourrait être réalisée pour informer sur les équipements à disposition. Une commercialisation en grande distribution, en parallèle des pharmacies, pourrait aussi contribuer à les rendre plus visibles.

- [Réglementaire] Rendre obligatoire le marquage au sol (zebra) des points d'arrêt, pour faire respecter l'interdiction de stationner.
- [Action collectivités] Développer les balises numériques (e-beacons, qui émettent de l'information pour les malvoyants) en évitant un risque de surabondance d'information – en particulier commerciale – en donnant la priorité aux informations de signalisation et de guidage numérique ; pour ce faire rédiger un livre blanc (préalable à une possible normalisation) pour encadrer le fonctionnement de ces balises.
- [Norme à actualiser] Améliorer drastiquement la qualité de la sonorisation des pôles d'échanges, et [Recommandation] Encourager la mise aux normes de la signalétique
- [Recommandation] Renforcer quantitativement et qualitativement le cursus de formation des professionnels de l'aménagement urbain au handicap et à l'accessibilité : école d'architecture...
- [Action Collectivités] Mettre en œuvre des dispositifs de remise à niveau au code de la route pour les personnes âgées - et plus généralement - par exemple à travers les plateformes de mobilité.
- [Action Autres] Sensibiliser et informer sur l'équipement des véhicules électriques d'un avertisseur sonore (réglementation européenne à venir).
- [Action Autres, État] Réaliser une campagne d'information nationale sur les règles de civisme dans tous les espaces publics et plus particulièrement dans les transports en commun.

Fiche de proposition n° 13 : Améliorer la qualité de service : accueil et accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports collectifs

Comité de rédaction :

Florence Brodin (DGITM), Brigitte Thorin (DMA), Muriel Larrouy (DMA)

Consultation avec les associations de PMR (APF et CFPSAA), les opérateurs de transport (FNTV, UTP, SNCF, RATP, Keolis), les autorités organisatrices (GART) et des organismes agissant pour l'accessibilité (Rue de l'avenir, le label Cap Handéo, le CEREMH, centre de ressources et d'innovation Mobilité Handicap notamment).

Description de la mesure

- [Action État et A0] **Pousser collectivités et transporteurs à des engagements volontaires progressifs sur la qualité d'accueil de certains handicaps** qui peuvent être traités sans attendre les aménagements ou renouvellements de parc de matériel roulant.

Le dispositif pourrait prévoir :

- un engagement volontaire, une incitation de l'État (bonus) ou une obligation (loi) ;
- 3 niveaux d'engagement : démarche (ex. : pictogramme S3A), labellisation, certification ;
- une progressivité dans le temps ;
- à moduler selon la taille de l'AOM.

A noter : le GART est défavorable à une démarche obligatoire de certification voire de labellisation, en raison du principe de libre administration et des efforts conséquents déjà entrepris sur l'accessibilité.

De nombreuses initiatives et bonnes pratiques sur les réseaux, en France et à l'étranger :

Démarches spontanées : exemples

- Pictogramme S3A (symbole d'accueil, d'accompagnement et d'accessibilité)
Le pictogramme atteste que le personnel en contact avec le public a été formé pour accompagner des personnes rencontrant des difficultés à se déplacer ou ayant un handicap mental. Il a été créé par l'Unapei pour permettre aux personnes handicapées mentales de repérer facilement les lieux qui leur proposent un accueil adapté. La RATP s'est engagée dans une démarche S3A par ligne, visant l'ensemble des métros et RER pour 2020.
- Ateliers de la mobilité, 2 volets théorique et pratique, à La Roche-sur-Yon
- Description sonore des stations tram et métro sur www.tisseo.fr à Toulouse
- service Optiguide avec un accompagnateur assistant le voyageur dans son utilisation du réseau expliquant les équipements à utiliser, à Lyon
- Service d'information par SMS pour les perturbations et demandes d'assistance, en Suisse
- Bornes d'information voyageurs sonores (haut-parleur activé par télécommande) à Lyon, Rennes, Toulouse, Nantes
- Distributeurs automatiques de titres tactiles, avec navigation pour les non-voyants, guidage audio... à Grenoble
- Guidage par balise sonore à l'intérieur des stations de métro, à Lyon
- Badge indiquant le besoin de s'asseoir, invitant à la bienveillance et au civisme : « please offer me a seat » à Londres
- Formation du personnel d'accueil à la Langue des signes, à Toulouse

Labellisation

Un seul label existe à ce jour : « Cap'Handéo services de mobilité », qui a été construit par et pour les associations représentant les personnes en situation de handicap. Le label porte sur l'ensemble de la prestation : l'accès à l'information, l'accueil et la réservation, la prestation de transport et d'accompagnement et la prise en compte des avis des utilisateurs.

Il peut en outre concerner le transport à la demande (porte à porte ou arrêt à arrêt), le transport collectif régulier et l'accompagnement individuel de porte à porte. Après une évaluation initiale du service, puis un audit et un délai de 4 mois pour réaliser des actions correctives, le label est attribué pour 3 ans.

À ce jour, 4 réseaux ont obtenu la labellisation, dont Melun qui était le premier, et trois autres sont en cours.

Est en réflexion un label « accessibilité numérique » pour se repérer sur la qualité et fiabilité des nouveautés numériques.

Certification mise en place par l'AFNOR en matière de transport de voyageurs

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est une des composantes de la qualité de service de transport de voyageurs, norme AFNOR EN 13816.

La certification peut concerner un réseau de transport ou une partie des lignes de ce réseau (lignes majeures, principales, de proximité), le transport scolaire ou à la demande.

La démarche de qualité de service doit permettre de contrôler que l'entreprise dispose d'une politique en matière de qualité de service, qu'elle la met en œuvre, qu'elle dispose d'outils de mesure de cette qualité et qu'elle met en place des actions d'amélioration.

Après un audit et d'éventuelles actions correctives, la certification – et le droit d'usage de la marque NF Service – est octroyée pour une durée de 3 ans, avec 2 renouvellements de 3 ans possibles après audits de suivi et de renouvellement.

À ce jour, une vingtaine de réseaux de transport public ont obtenu la certification.

- [Action AO et travail à venir État-UTP-GART] **Améliorer et/ou systématiser la formation des personnes en contact avec le public** à la prise en charge des voyageurs à mobilité réduite, ex. : cahier des charges type, bonnes pratiques, formation initiale obligatoire dès le recrutement... (la systématisation est en lien avec l'engagement précédent).
- [Législatif] Inscrire dans la loi les différentes composantes de la qualité de service, dont l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (aujourd'hui une norme AFNOR EN 13816) (impact à évaluer)
- [Législatif] **Considérer les services d'accompagnement** dans les transports en commun à destination de certains publics fragiles, ciblés, **comme un service à la personne et de première nécessité** (avantage fiscal, TVA réduite)

Il est proposé que ces prestations d'accompagnement des personnes ayant des difficultés temporaires ou permanentes pour se déplacer de leur domicile à leur point d'arrivée bénéficient de la même aide que l'aide à domicile et soient considérés comme de première nécessité. A ce jour, il faut proposer une offre globale incluant une activité exercée au domicile pour pouvoir bénéficier de ces avantages fiscaux.

- [Législatif] Généraliser la règle de la gratuité dans les transports collectifs pour l'accompagnateur d'une personne handicapée pouvant en attester le besoin (titulaire de la carte mobilité inclusion avec mention spécifique) (GART réservé).

Fiche de proposition n° 14 : Augmenter le panel de solutions de mobilité à disposition des personnes à mobilité réduite, en simplifier l'accès

Comité de rédaction ou groupe d'experts consulté :

Florence Brodin (DGITM), Brigitte Thorin (DMA), Muriel Larrouy (DMA)

Consultation avec les associations de PMR (APF et CFPSAA), les opérateurs de transport (FNTV, UTP, SNCF, RATP, Keolis), les autorités organisatrices (GART) et des organismes agissant pour l'accessibilité (Rue de l'avenir, le label Cap Handéo, le CEREMH, centre de ressources et d'innovation Mobilité Handicap notamment).

Description de la mesure

- [Législatif] **Clarifier la notion de transport de substitution** : proposer que, pour le transport routier urbain et non urbain, lorsque dans un réseau, un ou plusieurs points d'arrêt prioritaires sont déclarés en impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, l'AO compétente peut dédier le transport de substitution aux personnes en fauteuil roulant (PFR), sans condition de résidence.

Contexte : Le **service de substitution** a été introduit et rendu obligatoire par la loi handicap du 11 février 2005 pour assurer l'égalité d'accès aux réseaux de transport et permettre ainsi aux personnes à mobilité réduite de disposer d'un service accessible palliant la non-accessibilité des réseaux de transport (régulier et à la demande).

Dans un réseau de transport collectif ferré et routier, le transport de substitution doit être mis en place dès lors qu'un point d'arrêt identifié comme prioritaire a obtenu une dérogation à l'obligation de mise en accessibilité motivée par une impossibilité technique avérée (ITA). Dans ce cas de figure, l'AOT compétente a l'obligation de mettre en service un transport de substitution qui est destiné aux personnes handicapées et à mobilité réduite qui ne peuvent pas accéder au point d'arrêt en question du fait de son inaccessibilité. La personne doit *a minima* être transportée jusqu'au point d'arrêt accessible le plus proche. Les conditions d'accès sont similaires au service auquel ils se substituent (tarification par exemple) ; aucune limitation d'accès ne doit être appliquée, ni géographique, ni de reconnaissance du handicap.

Auparavant, la loi du 30 juin 1975 offrait la possibilité aux AO de créer des services spécialement adaptés au transport de personnes à mobilité réduite, appelés communément TPMR. Les réseaux TPMR sont destinés aux personnes qui, compte tenu de leur handicap, ne sont pas en mesure d'emprunter le réseau de transport même lorsque celui-ci a été rendu accessible. Le TPMR, service non obligatoire mise en place par l'AO, la plupart du temps en porte-à-porte, est dans la plupart des cas réservé aux habitants de la commune (ou de l'intercommunalité), et aux personnes handicapées titulaires d'une carte mobilité inclusion ; dans d'autres cas ces services sont réservés aux personnes handicapées qui ont fait l'objet d'un passage devant la commission médicale mise en place par l'AO pour l'accès au TPMR.

Dans les faits :

- le dispositif de substitution est relativement clair pour le transport ferroviaire, du fait que la personne peut identifier les points d'arrêts (gares et haltes) inaccessibles, que les trajets se programment généralement à l'avance (réservations de la place), et que la rupture de charge est relativement acceptée pour un transport « lourd » ;
- il n'en est pas de même pour le transport routier urbain et non urbain, où l'on observe une certaine confusion entre transport de substitution et TPMR (ce dernier étant plus restrictif d'accès).

Proposition : il conviendrait de :

- rappeler aux AO l'obligation de mise en accessibilité des arrêts ITA au regard des formes de handicap non empêchée par l'ITA (jurisprudence Conseil d'État) ;
- sécuriser l'action des AO tout en répondant aux attentes de qualité de service des PMR, en stipulant que le transport de substitution est réservé à la (aux) forme(s) de handicap empêché(e)s par l'ITA d'accéder à l'arrêt, soit en pratique aux personnes en fauteuil roulant.
- [Action État et AO] Développer des **nouveaux services de mobilité les plus inclusifs possible** (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service...), en réglementant ou en

incitant à la prise en compte des handicaps. Une réflexion doit être menée pour trouver ensemble des solutions intelligentes qui ne freinent pas l'essor de ces solutions tout en considérant le plus grand nombre.

- [Réglementaire] Créer au moins une place adaptée aux véhicules PMR pour toute création de borne de recharges de véhicules électriques.
- **[Action AO] Conventionner au-delà du ressort territorial pour le transport adapté aux PMR** : raisonner à l'échelle d'un bassin de vie, pour faciliter les trajets sans rupture de charge pour un public plus vulnérable.
- [Action État] Conditionner le versement d'aides de l'État dans le domaine des transports (ex. appels à projets) à l'adoption préalable du SD'AP ; parmi les AOM – plus d'une centaine – qui n'ont pas déposé de SD'AP il pourrait aussi être envisagé de flécher l'aide prioritairement sur l'élaboration ou la finalisation du SD'AP.
- [Réglementaire] Encourager le développement de services de vélos-taxis pour les personnes âgées, en clarifiant au préalable leur statut juridique et les règles d'occupation de l'espace public

Les services de vélos-taxis pourraient être une solution de mobilité adaptée aux personnes âgées qui ont besoin de réaliser de courts trajets pour leurs démarches au quotidien (courses, RDV médicaux, etc.).

Ils sont aujourd'hui principalement développés dans les grandes villes à destination des touristes. Une réflexion est en cours pour définir un cadre juridique à cette activité.

- [Réglementaire] Mettre en avant des approches pragmatiques pour l'accessibilité par ex. notion de lignes accessibles, portion de quai accessible, monte-escalier, dans le dialogue sécurité...

Fiche de proposition n° 15 : Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant les enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité

Comité de rédaction :

Benoît Lemozit (CGET - coordination), Atte Oksanen (APVF), Céline Mouvet (MTES), Fabien Duprez (CD47), Florence Gilbert (Wimoov), Marie Chéron (FNH), Valérie Dreyfuss (LMI) Olivier Paul-Dubois-Taine (IESF), Jean-Luc Hannequin (BMA), Sylvie Cassanis (RATP)

Besoin(s) ou enjeu(x) identifié(s) :

La réalisation des activités quotidiennes et l'accessibilité aux services est un enjeu majeur pour nos concitoyens. L'attente est très forte sur l'ensemble du territoire et convoque notre capacité à accompagner les transitions écologiques et numériques, comme elle soulève des questions de justice sociale et de cohésion territoriale car elle façonne le sentiment de relégation et d'impuissance d'une partie de la population.

Pour éviter l'exclusion sociale et l'isolement territorial, il faut aujourd'hui être apte à se déplacer, physiquement, psychologiquement, financièrement et socialement. Il faudra demain être mobile. En effet, une politique publique d'accès aux services essentiels (services publics,

soins, emploi, commerces, alimentation, éducation formation, culture, loisirs, liens sociaux...) est à envisager sous au moins deux formes en matière de mobilité :

- accès dématérialisé : Cette mutation entraîne l'émergence de solutions et outils permettant aux opérateurs de services de diversifier leurs offres et d'organiser un accès permanent et à distance. Pour autant, cela suppose que les personnes accèdent aux services digitaux, et donc de se préoccuper des bénéficiaires qui ont besoin d'un **accompagnement ou apprentissage** à l'usage des nouvelles technologies et du numérique ;
- accès physique : Quelle qu'en soit la raison (non accès aux outils, défaut d'infrastructure et/ou de débit, cognitive, financière, motivation...) le numérique n'est pas la solution pour certains services ou certains individus et acteurs locaux. Il est alors important d'organiser la mobilité notamment de publics fragiles vers des lieux de services essentiels, ou de certains services vers les territoires ou publics (pérenne ou ponctuelle, mobilité inversée, itinérance, relais), pour éviter les déplacements ou ne pas priver de service ceux qui ne peuvent se déplacer.

Ainsi, **l'approche transports n'est pas le seul déterminant de la mobilité** qui doit être traitée comme l'un des maillons de la chaîne d'accès aux services ou d'insertion sociale et professionnelle de chacun, notamment des plus vulnérables, et de développement économique des territoires. En ce sens, elle est bien une **composante fondamentale de la liberté des individus et un vecteur important de leur citoyenneté**. Elle est également **un facteur de développement des territoires, de création de richesses, de valeur, de lien social et d'emploi**.

- [Législatif - article L. 1111 du Code des transports] **Créer un droit à la mobilité**

Exégèse du titre de la mesure

Donner la capacité à chacun	organiser, accompagner, rendre autonome - capacitation tous les types de publics, dont les plus vulnérables (fracture numérique, langue, âge, en difficulté financière, d'autonomie...), et surtout de façon individuelle comme collective
sur l'ensemble des territoires	urbain, périurbain, peu dense et surtout sur les connexions et liens interterritoriaux
d'accéder	physiquement (l'utilisateur vers le service), à des services mobiles (le service vers l'utilisateur), à des services à distance (numérique, téléphone... le service sans déplacement)
aux activités et services essentiels	le mobile, la raison d'être : accès aux services publics, aux soins, à l'emploi, à l'alimentation, à l'éducation et à la formation, à la culture, aux loisirs, aux autres (amis, famille...) pour renforcer ses liens sociaux,...
de façon choisie	la mobilité est une liberté individuelle : lutte contre le sentiment de relégation et d'assignation à résidence, lutte contre les déplacements contraints
par une politique de mobilité inclusive traitant	pas un catalogue d'actions mais une politique d'ensemble, avec une gouvernance, une vision partagée et des objectifs collectifs, des actions coordonnées exercées en fonction de la responsabilité
les enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité	les composantes du droit sont traitées dans un « Pacte » matérialisant les engagements des acteurs sur un territoire, sans qu'il soit rendu opposable par un texte

Les pouvoirs publics ont développé de nombreux dispositifs tant au niveau national qu'au niveau local, dans le cadre des compétences dévolues aux collectivités territoriales. Cela étant, ces dispositifs multiples d'accompagnement ou de financements à finalité ciblées telles que le transport, l'insertion, l'emploi ou le développement économique, l'aménagement, manquent d'articulation. La politique transport doit parfois tenter de « rattraper », à un coût déraisonnable, des politiques d'urbanisation ou de périurbanisation, de ségrégation des activités... accroissant de fait les disparités, les inégalités sociales et territoriales.

L'organisation sectorielle cloisonne l'approche de la mobilité et des territoires et génèrent par conséquent des réponses partielles qui manquent parfois d'efficacité et ne permettent pas le développement d'une stratégie globale, inclusive et pérenne de la mobilité.

La définition d'un droit à la mobilité permettrait de changer la conception des politiques de mobilité, dès lors qu'il énoncerait l'évolution attendue du traitement du sujet, évolution vers laquelle doit tendre **l'ensemble** des acteurs dans une **responsabilité collective**, chacun à son niveau, **sans être opposable**.

L'article L. 1111-1 du Code des transports pourrait ainsi évoluer dans l'esprit de la rédaction ci-après :

« Dans une optique d'égalité d'accès aux services, le droit à la mobilité garantit la capacité de chacun sur l'ensemble des territoires de satisfaire, par tout moyen, l'ensemble de ses besoins quotidiens de déplacements, à savoir l'ensemble des déplacements qu'un individu choisit de ou doit effectuer tous les jours afin de réaliser des activités et accéder aux services essentiels.

Le droit se décline, par l'identification des freins aux mobilités, en un ensemble de solutions permettant les déplacements des individus, leur réduction, économies ou remplacement, dans une optique de développement durable, économe, efficace et inclusif. Il se concrétise dans un « Pacte » conclu entre les acteurs du territoire parties prenantes des mobilités, de l'aménagement ou de l'urbanisme, publics ou privés, les associations locales, les acteurs sociaux et économiques et les communautés d'habitants. »

Dans chaque territoire, les engagements de chaque partie prenante des mobilités et de l'aménagement se traduisent ainsi dans un « pacte », défini ci-après.

- [Action AO] Dans chaque territoire **le droit et les responsabilités de chaque acteur sont discutés et définis dans un « pacte d'amélioration des mobilités et des aménagements locaux »**, lieu d'échange local sur l'aménagement de l'espace, l'organisation des activités et des mobilités incluant l'ensemble des parties prenantes : collectivités, établissements de santé, d'enseignement, associations, entreprises...

Le pacte comprend un panel d'engagements et de mesures, individuels et collectifs, conçus de façon cohérente et concomitante pour former une **politique locale complète sur le territoire** qui pourrait alimenter le label « Territoire à mobilité inclusive ». La déclinaison du « pacte » en un document d'engagements est laissée à l'appréciation locale, en lien avec les documents de planification existants : SRADDET, Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilités aux services publics, localement plan de mobilité rurale etc.

Il est conçu et coconstruit dans un **lieu de discussion et de congruence des acteurs locaux**, publics et privés : État, collectivités locales gestionnaires d'infrastructure et organisatrices de services de mobilité ; collectivités locales compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme (SRADDET, inter-SCoT, SCoT, PLUi, permis de construire...) ; chambres consulaires ; opérateurs de transports et de services de mobilité ; opérateurs fonciers ; entreprises ou organisations (privées et publiques) génératrices de besoins de mobilité ou productrices d'opérations d'aménagements ; citoyens ; établissements de santé, scolaires....

Il traite des **problèmes quotidiens** tout en définissant une ligne d'horizon pour faire de la mobilité un pilier de développement territorial et social, et du bien vivre ensemble. Sur ces deux sujets, il est essentiel que chacun apporte des ressources.

Le pacte permet de s'accorder sur les enjeux et objectifs, une stratégie pour les atteindre, des projets et actions pour la concrétiser, et des principes d'animations qui favorisent la participation des acteurs. Les mesures sont pensées localement et mises en œuvre en fonction des réalités contextuelles par les acteurs s'engageant dans le Pacte.

La méthodologie permet de **déterminer la co-responsabilité de chaque acteur**, d'en mesurer l'exercice effectif puis **l'engagement** selon un tour de table déterminant le niveau d'implication de chacun : pratique, technique, financier... Un système d'évaluation permet le **pilotage** du pacte et d'adapter, réorienter, ajuster les actions ou les objectifs en fonction de leur impact et efficacité, dans une démarche d'amélioration continue.

Le « Pacte d'amélioration des mobilités et des aménagements locaux » traite la relation planification et aménagement du territoire – mobilité selon trois finalités équilibrées :

- économie et solidarité : diminuer les besoins et organiser des économies de mobilité par la lutte contre les déplacements contraints et offrir des alternatives aux publics les plus fragiles ;
- efficacité : améliorer les conditions et performances des déplacements, les rendre plus efficaces en matière énergétique et en matière de temps passé ;
- durabilité : diminuer l'empreinte écologique des mobilités quotidiennes et favoriser l'inclusion par un accompagnement à l'autonomie

Au sein de chaque finalité, les engagements sont à hiérarchiser par les acteurs en présence, en fonction des réalités du territoire sur lequel il va s'appliquer, parmi les sujets suivants :

Une mobilité économe : des besoins rationalisés

Utiliser les services numériques : Engager résolument État et collectivités vers l'administration à distance et son accompagnement / apprentissage à l'usage, en priorité dans les territoires moins denses, en complément des accueils traditionnels et téléphoniques.

Organiser les mutualisations de front-offices en matière de services au public pour en faciliter l'information et l'accès aux usagers, notamment par les Maisons de services au public (voir éléments complémentaires).

Organiser la diffusion des services vers les territoires et vers les usagers, notamment à domicile, par l'animation de proximité... qui évitent ou facilitent l'accès aux activités

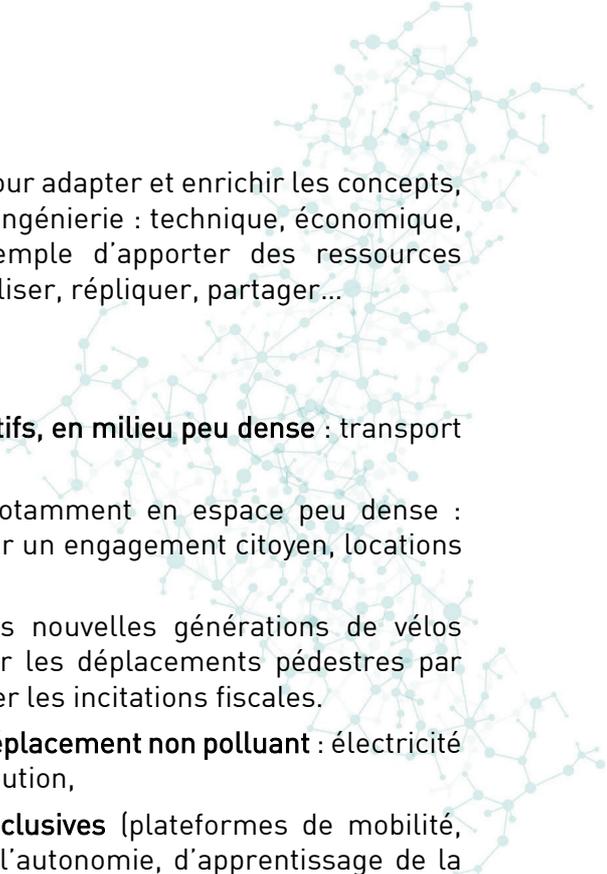
Favoriser le développement du télétravail et des tiers-lieux, par exemple à travers des aides financières ou fiscales, des labellisations, une meilleure information aux entreprises -et si besoin une simplification réglementaire. Organiser l'application locale du plan national de déploiement du télétravail (voir éléments complémentaires).

Une mobilité efficace

Organiser la mixité fonctionnelle (fonctions habitat/services/emplois) en matière d'urbanisme (planification et aménagement) et mettre en place les dispositifs pour orienter les pratiques, notamment en organisant la systématisation d'aires de covoiturages, d'infrastructures cyclables, l'installation d'équipements et de nouvelles constructions (dont commerciales) en fonction de la proximité d'arrêts de transports satisfaisants, la relocalisation d'activités de proximité, ...

Systématiser l'interconnexion entre les modes et la mixité des solutions de mobilité, organiser des rabattement et correspondances de qualité.

Organiser les mobilités en horaires décalés (travail tôt ou tard, activités nocturnes...)



Mobiliser la communauté scientifique et technique locale pour adapter et enrichir les concepts, éclairer les décisions, proposer des démarches et outils d'ingénierie : technique, économique, sociale, financière, organisationnelle... Il s'agit par exemple d'apporter des ressources d'ingénierie pour conduire des expériences, évaluer/ capitaliser, répliquer, partager...

Une mobilité durable, renouvelable

Une mobilité inclusive

Améliorer l'organisation des transports, notamment collectifs, en milieu peu dense : transport à la demande, transports collectifs, pôles multimodaux,

Favoriser les modes alternatifs au véhicule individuel, notamment en espace peu dense : autopartage, covoiturage, mais aussi transport reposant sur un engagement citoyen, locations d'occasions, autoécoles et garages solidaires...

Favoriser les mobilités actives : généraliser l'usage des nouvelles générations de vélos partagés « intelligents », à assistance électrique, faciliter les déplacements pédestres par l'organisation de la continuité de l'espace public..., améliorer les incitations fiscales.

Développer les énergies propres et l'accès à un moyen de déplacement non polluant : électricité renouvelable, hydrogène, biogaz... et leurs modes de distribution,

Développer les services à la mobilité et les mobilités inclusives (plateformes de mobilité, services de médiations et accompagnement humain vers l'autonomie, d'apprentissage de la mobilité...), en particulier pour les usagers les plus éloignés, faciliter l'accès au permis de conduire.

Accompagner les changements de comportement pour inciter à utiliser/ tester les nouveaux services de mobilité, en montrant les effets positifs (management de la mobilité/marketing personnalisé).

Lutter contre les zones blanches de mobilité en visant par exemple que chaque personne ou entreprise éloignée de plus de 30' d'un réseau régulier de transport collectif puisse bénéficier d'une nouvelle solution de mobilité, en clarifiant en parallèle les responsabilités de chacun dans les choix qui sont faits (urbanisme, permis de construire, fiscalité locale, etc.) et sans que ce droit ne soit opposable.

Évaluer, diffuser les expériences réussies, Évaluer les expériences et initiatives locales, leurs méthodologie et gouvernance, les collaborations des acteurs, capitaliser et promouvoir. Concevoir des modèles économiques ou des dispositifs de soutien afin de consolider les expériences les plus probantes et transposer le cas échéant à grande échelle.

Annexe 3 : Éléments complémentaires

Les Maisons de services au public

Source CGET

Le dispositif des Maisons de services au public (MSAP), consacré par la loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République, repose sur l'idée d'améliorer l'accès aux services par la conservation d'une présence physique mutualisée et d'un accompagnement humain.

Portées par une collectivité, une association ou le groupe La Poste, les 1150 MSAP proposent un accueil aux usagers par un agent formé par les opérateurs nationaux partenaires pour rendre trois types de services :

- l'accueil et l'orientation : la MSAP est un relais pour l'opérateur et un lieu de ressource permettant aux usagers d'accéder à leurs droits ;
- l'accès aux outils numériques, en autonomie ou de façon accompagné, en particulier pour les publics les plus éloignés²⁷ ;
- l'accompagnement aux démarches administratives, notamment pour ce qui concerne la complétude et la qualité des dossiers, permettant des gains de temps pour l'utilisateur et les opérateurs, comme des réductions de coûts de gestion.

Les MSAP sont ainsi des espaces de médiations sociale et numérique, permettant que des services soient accessibles dans des lieux où ils ne l'étaient plus ou ne l'avaient jamais été. Elles ont des impacts collectifs positifs sur le sentiment de relégation et l'empreinte environnementale d'un territoire : **leur déploiement partout sur le territoire permet de réduire les besoins de mobilités** par exemple des quelques 2 millions de personnes qui les auront fréquentées en 2017.

Les MSAP s'inscrivent dans une **politique globale d'accès aux services** qui poursuit trois objectifs d'amélioration :

- l'accès à distance, permis par un bon débit sur Internet et des bons outils en ligne, qui garantiront à nos concitoyens depuis chez eux un accès 24/7 aux services ;
- l'accès mobile, par le développement du déplacement des services vers les usagers en tout point du territoire ;
- l'accès physique, dans des lieux près de chez soi où des personnes formées et disponibles peuvent répondre aux questions, orienter et accompagner chacun dans ses démarches, avec une qualité certifiée et des services essentiels.

Des formes d'organisation souples permettent de s'adapter à l'environnement territorial :

- Une MSAP peut être fixe et réunir en un lieu commun les différents accueils pour l'utilisateur (office de tourisme, médiathèque, tiers lieux, espace public numérique...)
- Une MSAP peut également se doter d'antennes pour mieux mailler le territoire ;
- Une MSAP peut enfin prendre une forme itinérante, par le biais de son agent d'accueil qui assure le service dans plusieurs lieux du territoire, ou par le biais d'un véhicule aménagé permettant d'aller au contact des villages ou habitants.

Les MSAP créent ainsi de nouvelles formes d'accès aux services à l'échelle de leur territoire et ont un rôle d'aménageur de proximité dans un bassin de vie.

La politique est en cours de révision, pour un déploiement complémentaire dès 2018. Les MSAP

²⁷ Le défenseur des droits et l'agence du numérique estiment qu'environ 20% des usagers ne maîtrisent pas le numérique

permettront une territorialisation efficiente de l'accès au service par :

- le rapprochement avec les autres réseaux nationaux afin de mutualiser les front-offices ;
- l'amélioration en lisibilité et qualité, par un label progressif en trois stades (point de numérique et de contact / lieu de médiations / lieu de développement territorial) ;
- l'amélioration du maillage géographique par un déploiement plus fort des MSAP en milieu urbain notamment villes moyennes, quartiers en veille active, quartiers politique de la ville ;
- la finalisation et la généralisation de la gamme de services essentiels traitée par les MSAP, aux services des transitions et transformations écologiques, numériques et socio-démocratiques : thématiques de l'accès au droit, des préventions en matière de santé et d'alimentation, du télétravail et de l'accueil de télétravailleur, du développement des mobilités durables, vulnérabilité énergétique.

Le plan national pour le déploiement du télétravail

source CGET

La France a, sur plusieurs décennies, organisé son développement économique et social au travers d'une spécialisation et d'une structuration de l'espace, en particulier autour de grands ensembles urbains qui polarisent aujourd'hui l'espace par un nombre croissant de déplacements contraints.

Ainsi 29 millions d'actifs employés parcourent en moyenne 26 km pour se rendre sur leur lieu de travail et en repartir, y consacrant chaque jour environ une heure. Ainsi, chaque année, pour que l'économie française puisse fonctionner, les travailleurs doivent effectuer plus de 6 milliards d'heures de déplacements (soit plus de 4 millions d'Equivalents Temps Plein).

Les déplacements domicile-travail représentent en France plus de 150 milliards de kilomètres, conduisent à consommer 4 milliards de litres de carburant et à émettre plus de 5 milliards de m³ de CO₂. Ces déplacements génèrent nombre d'encombrements et d'accidents routiers, fatigues, maladies et stress, placent sous tension quantité de vies personnelles et familiales, limitent le bien-être au travail et la capacité d'engagement professionnel des personnes.

Le gisement d'économies et d'avantages escomptés d'une généralisation du télétravail est à apprécier à l'aune de ces chiffres-clés, sachant que 83 % de personnes interrogées²⁸ y sont favorables.

L'élaboration d'un plan national de déploiement du télétravail relève de **cinq principaux enjeux** perceptibles par les individus, les entreprises et les territoires :

- **transformation numérique de la société**, pour contribuer à la modernisation de l'activité dans les entreprises et dans l'administration ;
- **performance et qualité de vie au travail**, différentes enquêtes convergent et montrent que la productivité des salariés s'accroît d'environ 22 % lorsqu'ils passent en position de télétravail. Parallèlement la qualité de vie au travail et la qualité de vie en général s'améliore, le télétravail permettant de concilier la poursuite normale des activités, le partage du travail et la vie collective, tout en veillant à éviter les risques d'isolement de certains salariés ;
- **dynamisme et l'attractivité des territoires**, que les télécentres, tiers-lieux et centres de co-working soutiennent où ils sont implantés ;

²⁸ Sondage Odoxa 2015

- **l'égalité professionnelle** : Le télétravail s'inscrit aussi dans la lutte contre les discriminations professionnelles, l'employabilité des personnes en situation de handicap, l'inclusion sociale et professionnelle des jeunes ;
- **le développement durable** apparaît en filigrane de chacune de ces cinq finalités : qu'il s'agisse de la place de l'humain dans la chaîne de valeur, de la réduction de l'empreinte carbone, de la pollution de l'air, de la transition énergétique ou de l'organisation des activités économiques responsables, le télétravail peut favoriser des modes d'organisation centrés sur le bon usage des moyens, de l'efficacité du geste professionnel, sur la cohésion des organisations et il doit permettre une meilleure prise en compte de l'humain.

Trois mesures ont été identifiées à ce stade, déclinées en un plan d'actions :

- **Mesure n° 1 : Piloter, animer et valoriser**, pour accompagner les acteurs, faire connaître et valoriser les bonnes pratiques,
- **Mesure n° 2 : Permettre les initiatives et les innovations**, agir selon des principes partagés, pour concrétiser le déploiement du télétravail,
- **Mesure n° 3 : Observer des dynamiques et mesurer les évolutions**, pour une amélioration continue de la politique publique.

L'objectif du plan est d'**accompagner et de structurer la dynamique naissante** afin qu'elle profite au plus grand nombre et soit mise en œuvre au travers d'une plus grande homogénéité entre les territoires.

Les structures « plateformes de mobilité inclusive »

source : Wimoov

Une structure « plateforme de mobilité » fonctionne comme un guichet unique en réponse aux problématiques de mobilité. Elle est un **dispositif d'accueil et d'accompagnement**, et propose des services de mobilité spécifiques. Aujourd'hui on recense **environ 90** structures en France²⁹ avec des services variables, et elles sont **principalement dédiées aux publics en insertion sociale et professionnelle** et plus récemment aussi aux seniors. Elles sont toutes gérées par des acteurs de l'économie sociale (associations ou coopératives).

Une plateforme de mobilité se déploie en collaboration avec l'ensemble des acteurs de la mobilité des territoires. De par son implantation locale et sa modularité, elle joue un véritable rôle d'interface entre les acteurs de la mobilité des territoires, dont elle vient compléter les dispositifs existants.

Objectifs opérationnels des plateformes de mobilité :

Pour les publics :

- **assurer le diagnostic individuel** et l'analyse des besoins des personnes ;
- **orienter les publics**, vers la solution mobilité la plus adaptée à ses besoins et compétences : formation mobilité pour utiliser les transports en commun, service de mise à disposition de moyens matériels (autopartage, location de véhicules 2 et 4 roues à tarif solidaire, covoiturage, etc.).

Concernant le territoire et les partenaires de la plateforme :

- **Servir de support « mobilité »** à l'ensemble des acteurs déjà à l'œuvre sur le territoire et favoriser la mise en œuvre d'une dynamique territoriale :
 - Entreprises

²⁹ Recensement fait par le laboratoire de la Mobilité Inclusive dans le cadre du guide « mode d'emploi des plateformes de mobilité » pour le CGET.

- Administrations
- Lieux d'attractivité : culturels, sportifs, etc.
- Acteurs de l'emploi, du handicap, des seniors, de la prévention
- **Faire connaître, valoriser, co-construire et fédérer une offre de services sur le territoire**, en s'appuyant sur les transporteurs et des structures ayant déjà mis en place des actions d'aide à la mobilité et en accompagnant les porteurs de projet dans le développement de leurs activités (ex. : développer des services innovants de mobilité)
- **Structurer un réseau permettant la mise en place d'un observatoire des besoins de déplacements** des publics afin d'être force de propositions auprès des Autorités Organisatrices de Mobilité et des collectivités locales.

Face à **l'ampleur du besoin des personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité**, les solutions mises en place restent insuffisantes à deux niveaux : elles ne sont pas déployées sur tout le territoire et elles ne touchent que 2 % des demandeurs d'emploi là où elles sont implantées, alors même que le besoin est estimé à plus de 20 % de la population active.

Elles pourraient également s'adresser à **tous les publics dans un esprit de mutualisation** et coordination des services de mobilité. On estime à **350 le nombre de plateformes nécessaires pour couvrir l'ensemble du territoire national**, l'échelle pertinente d'organisation se situant au niveau des **zones d'emploi**. Environ 200 M€/an seraient alors nécessaires, à raison de 600 k€/an par plateforme.

Développer l'approche et les services de mobilité dit inclusive – propositions

source : Laboratoire de mobilité inclusive

Replacer l'utilisateur de mobilité au centre de la réflexion pour identifier finement les facteurs (besoins et conditions) favorisant ou limitant l'accès à des services et biens essentiels :

Nécessité de mise en réseau des acteurs pour favoriser la transversalité sectorielle et la coopération pour acquérir une culture commune et porter des projets à visée opérationnelle.

Apprentissage de la mobilité :

Apporter aux citoyens l'information et la pédagogie nécessaires pour acquérir une mobilité autonome et multimodale à tout âge et limiter les déplacements motorisés individuels.

Sur des territoires en déficit de solutions de mobilité (notamment périurbains et ruraux mais également urbains, villes moyennes, petites villes, périphérie des grandes villes), l'ensemble des acteurs publics, privés et citoyens doivent être mobilisés en lien avec les AOM pour permettre l'émergence de solutions. Les moyens financiers locaux doivent être attribués au prorata de la qualité de l'offre qu'ils permettent de développer sur chaque territoire, tout en accordant des moyens plus importants aux territoires souffrant d'une offre insuffisante.

Poursuivre les actions d'animation et d'apprentissage de la mobilité menées par exemple par les opérateurs en lien avec les associations de quartier. Faire connaître et apprendre la mobilité, sensibiliser au champ des possibles qu'elle ouvre (formation, emploi, culture, lien social) pour faciliter son appropriation.

Organiser et développer une filière professionnelle de conseillers en mobilité, ambassadeurs de la mobilité :

- intégrer la mobilité au dispositif de conseil en évolution professionnelle pour aider les actifs à anticiper leurs transitions professionnelles, et aux DRH d'optimiser la mobilité des salariés ;

- Le Code de la route devrait être intégré dans les parcours d'éducation, certainement le premier diplôme citoyen à obtenir. Le faire évoluer vers la dimension du « savoir bouger », tenir sa place au milieu des autres, partage de l'espace de vie... ;
- faire essayer les transports en commun ;
- événements porte ouverte réseau de transport, fonctionnement, métiers de la mobilité...

Accompagner les publics dans l'accès à l'information, développer leur autonomie et proposer une offre multi modale, de l'enfant au sénior

- Savoir détecter et orienter les publics vulnérables considérant le lien étroit entre aptitude de mobilité, moyens financiers/matériels et éducation/apprentissage.
- Produire plus de mixité sociale dans la circulation des flux de personnes.
- Penser la mobilité au-delà de la notion de transports publics, recouvrant l'accessibilité globale aux moyens de transport pour répondre à des besoins spécifiques.
- Prévenir les vulnérabilités pour limiter les besoins de mobilité individuels.

Veiller à ce que les territoires bénéficient d'outils et de méthodologies permettant de réaliser un diagnostic³⁰ exhaustif et précis de mobilité sur les territoires

- Développer les partenariats avec les plateformes de mobilité pour soumettre la prescription préalable des besoins de certains demandeurs d'emploi et mieux mobiliser les aides connexes.
- Développer la coordination des aides au permis de conduire au niveau départemental.
- Améliorer l'accès des personnes à la conduite accompagnée en développant les réseaux de bénévoles.
- Renforcer l'évaluation de l'efficacité des aides au permis.
- Renforcer les diagnostics transports et déplacements en intégrant les questions de non usage. Tenir compte des besoins des habitants en réalisant les enquêtes auprès des non usagers des transports en commun: modes utilisés, circuits effectués et motifs.
- Renforcer la compétence de mobilité dans les établissements scolaires- exercices sur plans, courses d'orientation, recours à des équipements plus éloignés des quartiers...- et s'assurer à la sortie que les jeunes ont acquis cette compétence.
- Développer l'apprentissage du vélo à l'école, du Code de la route et du permis de conduire.
- Intégrer le coût des trajets domicile travail dans les primes reçues par les travailleurs modestes.
- Mettre en œuvre du TAD semi collectif (ex. : Marne La Vallée).
- Renforcer la compréhension qu'ont les décideurs hors transports (ANRU par ex.) de la notion de mobilité, identifier les manques, la vision des transports et des désenclavements.

³⁰ L'outil Geovhem de l'ONPE permet de réaliser ces diagnostics

Enrichir les diagnostics territoriaux : analyse géographique, dynamique, sociologique et fonctionnelle

- Habitants du territoire : taux d'actifs, de retraités, de chômage, classes d'âges, socio-professionnelles, précaires énergétiques, ménages isolés... facteurs socio-économiques qui ont motivé le choix de lieu de résidence et de mobilité des habitants, évolution démographique passée et à venir.
- Dynamique du territoire : flux, pôles générateurs des déplacements, centres bourgs, pôles d'activité et d'emploi, les services et les commerces.
- Territoires voisins et interactions.
- Documents de planification (PLU, SCoT...) qui organisent les territoires.
- Pratiques de mobilité sur le territoire, dont : satisfactions et insatisfactions des usagers, zones blanches non desservies, superpositions de transports similaires ou complémentaires.
- Réunir AO, opérateurs, autres acteurs de la mobilité, responsables de l'aménagement, de l'urbanisme sur le territoire, associations, usagers.
- Ne pas sous-estimer la demande croissante d'un service de transport liée au coût de l'énergie, aux dynamiques de population ou à aux nouveaux projets.

Annexe 4 : Expressions libres des membres du groupe

Les membres du groupe avaient la possibilité, pour ceux qui le souhaitaient, d'exprimer un avis particulier ou un écart d'appréciation avec une ou plusieurs orientation(s) ou mesure(s) retenue(s).

Expression commune FNAUT – FNTV – GART – UTP



lundi 16 octobre 2017

Assises Nationales de la mobilité

Groupe de travail « Pour une mobilité plus solidaire »

Contribution commune FNAUT / FNTV / GART / UTP

La Fédération Nationale des Usagers du Transport (FNAUT), la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs (FNTV), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) s'associent pour apporter leur contribution aux Assises Nationales de la Mobilité et faire des propositions partagées en faveur d'une mobilité plus solidaire.

Ces propositions s'articulent autour de 3 thèmes :

1. La gouvernance
2. La tarification, les aides à la mobilité
3. La pédagogie, la communication et l'éducation

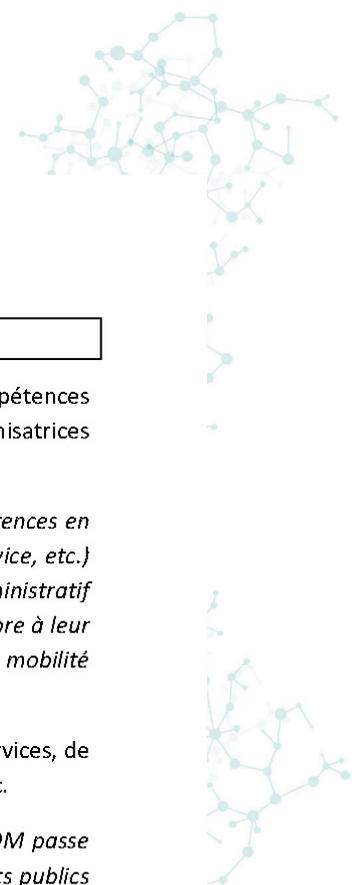
Une proposition revêt cependant un caractère prioritaire : Reconnaître le transport du quotidien comme un service de première nécessité et, à ce titre, ramener sa TVA au taux de 5,5%. En effet, les transports publics offrent à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi ainsi qu'aux services publics, de santé et de loisirs à un tarif qui tient compte des situations de fragilité de l'ensemble des publics. Ils jouent donc un rôle social qui se doit d'être considéré par la puissance publique et pérennisé grâce notamment à une TVA à taux très réduit, comme c'est le cas dans la plupart des pays d'Europe.

Certaines de ces propositions sont soit issues des États généraux de la mobilité durable¹ (organisés conjointement par la FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP) soit des deux Tours de France GART-UTP organisés en 2013 et 2015².

¹ FNAUT, FNTV, GART, RÉGIONS DE FRANCE, TDIE, UTP, 70 propositions pour la mobilité de tous les Français, mars 2017.

² GART-UTP, Report modal et équilibre économique : deux enjeux pour l'avenir du transport public urbain. Les recommandations communes du GART et de l'UTP, novembre 2013.

GART-UTP, Optimiser les ressources du transport public : les recommandations issues du Tour de France GART-UTP 2015, octobre 2015.



La gouvernance

- **Proposition 1** : Permettre aux Régions d'expérimenter l'extension de leurs compétences aux nouvelles mobilités et aux modes actifs et en faire des « autorités organisatrices régionales de mobilité ».

Exposé des motifs : La loi NOTRe a accordé à l'échelon des agglomérations des compétences en matière de nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, vélo en libre-service, etc.) et en a fait des autorités organisatrices de la mobilité. Les régions, l'autre échelon administratif en matière de transports, ne disposent pas, à ce jour, du bouquet de compétences propre à leur permettre de mener à bien un politique globale de mobilité. Or de nombreux enjeux de mobilité inclusive se jouent en dehors des ressorts territoriaux des AOM.

- **Proposition 2** : Favoriser la mise en place par les régions de plateformes de services, de parkings de rabattement et de voies réservées aux véhicules de transport public.

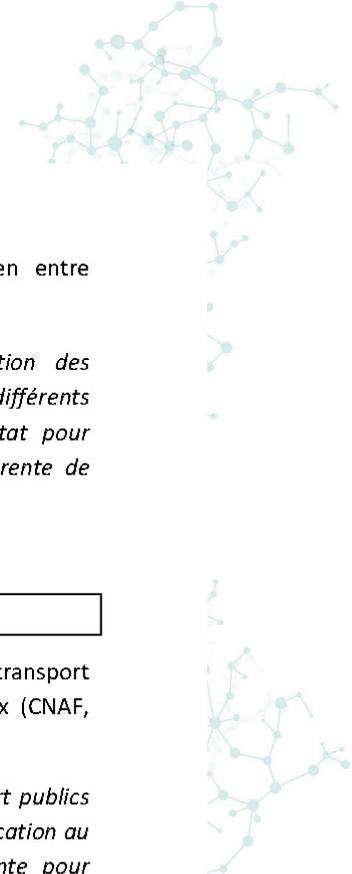
Exposé des motifs : L'organisation de la mobilité hors des ressorts territoriaux des AOM passe par une articulation optimale des modes de transport. Dans la mesure où les transports publics garantissent l'accès des populations les plus vulnérables à la mobilité de moyenne distance, il convient de renforcer leur attractivité en leur procurant des lieux d'information au public sur l'offre de services, la priorité sur les axes pénétrants des agglomérations et des lieux de pose et de déposer des usagers en intermodalité avec des systèmes de covoiturage.

- **Proposition 3** : Faciliter la concrétisation des dispositions relatives aux « comités des partenaires du transport public » prévus par la Loi Solidarité et Renouvellement urbain de 2000.

Exposé des motifs : Les échanges entre les parties prenantes de la mobilité sont le garant de leur adhésion au système de transport public. Ainsi les employeurs, les maisons de l'emploi, les usagers du transport seraient invités à des instances de concertation locales qui se réuniront régulièrement pour échanger sur l'offre de service et tendre à l'adapter au plus près des besoins.

- **Proposition 4** : Veiller à la régulation des offres de transports publics et privés, autant en zones denses que dans les zones périurbaines et rurales.

Exposé des motifs : Les transports publics sont engagés dans l'accès à la mobilité pour tous les publics, quelles que soient leurs capacités contributives. La période de mutation actuelle, qui à la fois contraint les budgets des collectivités locales et voit apparaître de nouveaux acteurs sur le champ de la mobilité, suscite un besoin de régulation afin que le secteur conventionné ne soit pas relégué à la mobilité des captifs tandis que le secteur privé, privilégiant les activités rentables, serait destiné aux publics favorisés, créant ainsi une mobilité exclusive.

- 
- **Proposition 5 :** Poursuivre le lobbying en faveur du renforcement du lien entre urbanisme et transport.

Exposé des motifs : L'harmonisation entre développement urbain et organisation des déplacements se heurte parfois à une certaine incohérence dans les pratiques des différents acteurs ou échelons territoriaux. Une politique volontariste est attendue de l'Etat pour encourager les projets globaux d'agglomération en prônant une planification cohérente de l'urbanisation en fonction des axes de transport existants.

La tarification, les aides à la mobilité
--

- **Proposition 1 :** Faciliter la mise en place de la tarification solidaire dans le transport public en promouvant l'échange d'informations avec les organismes sociaux (CNAF, CPAM, ...).

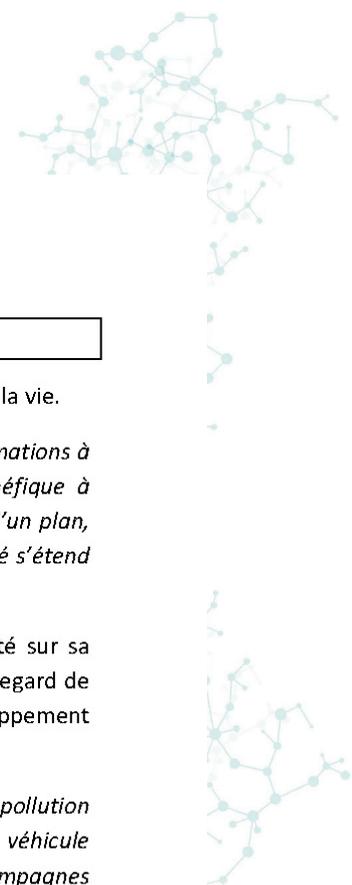
Exposé des motifs : Si plus de 60% des voyages réalisés dans les réseaux de transport publics sont réalisés avec des titres à tarification spécifique (tarifs réduits ou gratuits), la tarification au statut de la personne (âge, situation professionnelle) n'est plus la plus pertinente pour appréhender les situations de vulnérabilité. De nombreux réseaux se sont lancés dans la tarification solidaire qui fait bénéficier de tarifs réduits à l'ensemble du foyer en fonction de sa capacité contributive (revenu des foyers). Afin de construire leur tarification, les réseaux ont besoin d'une connaissance fine des publics les plus fragiles de leurs territoires.

- **Proposition 2 :** Engager des réflexions, au niveau national, pour identifier des axes de cohérence entre profils d'utilisateurs et de convergence de certains critères d'attribution des tarifs spécifiques.

Exposé des motifs : L'usage des transports publics est facilité par la lisibilité des tarifications proposées. Des critères objectifs d'identification des points de vulnérabilité fournis nationalement permettraient aux réseaux de transport de bénéficier d'une grille de lecture pour construire leur tarification de façon la plus pertinente possible.

- **Proposition 3 :** Repenser le barème de l'indemnité kilométrique pour les trajets domicile travail quand il existe une autre solution de mobilité alternative.

Exposé des motifs : Le constat est unanimement partagé que l'usage de la voiture particulière reste prédominant, même quand des solutions de mobilité alternatives sont disponibles. Afin de lutter contre les phénomènes de l'autosolisme, notamment pour les trajets domicile travail, et d'étalement urbain, il pourrait être intéressant que le gouvernement repense le dispositif du barème kilométrique en particulier lorsque des solutions alternatives de mobilité existent sur les territoires.



La pédagogie, la communication, l'éducation

- **Proposition 1** : Renforcer l'éducation à la mobilité dès l'école et tout au long de la vie.

Exposé des motifs : Le choix modal des voyageurs se construit depuis l'enfance. Les formations à la sécurité routière dispensées dans les écoles constituent un point de départ bénéfique à l'usage de la marche et du vélo. Cependant, en éduquant les plus jeunes à la lecture d'un plan, l'utilisation des applications, et à l'usage des transports publics, leur champ de mobilité s'étend tant en modes de transport qu'en longueur de déplacement.

- **Proposition 2**: Sensibiliser le grand public à l'impact de son choix de mobilité sur sa santé et son budget et accentuer les actions en faveur du transport public au regard de sa contribution aux enjeux de la société (accidentologie, congestion, développement durable, inclusion sociale).

Exposé des motifs : Les résultats des études concernant les dangers de l'exposition à la pollution à l'intérieur des voitures, de la sédentarité, et le coût global de la possession d'un véhicule personnel ne sont pas suffisamment diffusés auprès du grand public. A l'instar des campagnes « 5 fruits et légumes par jour », largement intégrées, des slogans tels que « En utilisant les transports publics, je réalise jusqu'à 50% de l'activité physique journalière recommandée par l'OMS³ », ainsi que des calculateurs de coûts réels des déplacements aideraient à la prise de conscience des bénéfices financiers, environnementaux et en termes de santé du transport public.

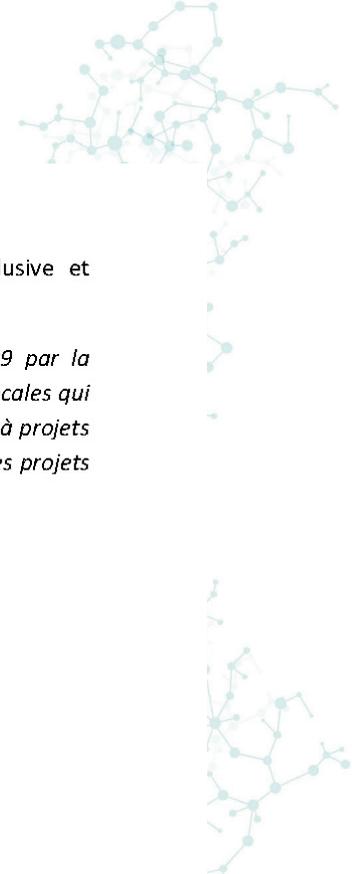
- **Proposition 3** : Mettre en place des conseillers en services publics.

Exposé des motifs : Les publics en situation de vulnérabilité méconnaissent souvent leurs droits à des aides, des tarifications spécifiques, des conseils pour leurs démarches administratives ou autres. De même, ils ne sont parfois pas informés des services et tarifications associées dont ils pourraient disposer pour leur mobilité. Des conseillers, installés au plus près des zones identifiées et faciles d'accès présentant une forte densité de publics fragiles ou défavorisés , joueraient un rôle inclusif dans tous les aspects de la vie quotidienne.

- **Proposition 4** : Favoriser des politiques d'usage plutôt que de propriété des moyens de transport.

Exposé des motifs : Le coût de possession d'un véhicule est une part importante du budget des ménages, et va croissant à mesure que le véhicule vieillit et est disproportionné au regard de l'usage qui ne dépasse souvent pas 10% du temps.

³ Etude RECORD pour l'INSERM, 2013

- 
- **Proposition 5 :** Lancer des appels à projets en matière de mobilité inclusive et innovante.

Exposé des motifs : L'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi » lancé en 2009 par la Délégation interministérielle à la ville avait mis en exergue la richesse des initiatives locales qui peuvent être inspirantes et dupliquées dans d'autres territoires. Le lancement d'appels à projets sur la mobilité inclusive et innovante, impulsé par le gouvernement, rendrait visibles des projets locaux en la matière.

4.2 – Contribution FNTV



Assises de la mobilité : Atelier plus solidaire

Contribution de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)

Préambule

La FNTV veut attirer l'attention sur le fait que les territoires peu denses ruraux ou péri urbains sont irrigués par un nombre important d'entreprises de tailles variables et parmi elles des entreprises de transport de personnes dont la viabilité économique est souvent assurée dans des conditions difficiles, qui par leur présence évitent la désertification et maintiennent des emplois non délocalisables sur ces territoires. **La mobilité de demain ne pourra être solidaire que grâce au maintien d'un service public de transport de qualité, à destination de tous les publics, y compris les plus vulnérables et les plus isolés. Les solutions de mobilités alternatives (covoiturage, mobilités actives, autopartage) ne peuvent être que des compléments et ne doivent pas se substituer au service public, ni justifier le désengagement des collectivités envers une part importante de la population.**

Rappel sur la formation en matière de transport de personnes à mobilité réduite des conducteurs de transport routier interurbain de voyageurs

La FNTV demande que le transport routier interurbain de voyageurs soit exclu de la mesure n°13 du rapport du groupe de travail. En effet, les accords sociaux de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires prévoient déjà des mesures spécifiques de formation des conducteurs à l'accueil des personnes à mobilité réduite :

- Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur (art 2.B) :
« Au-delà de la possession d'un permis de conduire B, ou d'un permis D, le conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite doit obligatoirement avoir suivi une formation complémentaire et spécifique dans les domaines suivants :
 - PSC1 ~~ou équivalent~~ ;
 - **connaissance de la clientèle : accueil personnalisé, enfants handicapés, précautions gériatriques, troubles spécifiques ;**
 - **gestes et postures ».**

- Accord du 23 février 2017 relatif au contenu et aux conditions d'exercice de l'activité des conducteurs affectés aux SLO (art 8) : « Au-delà de la possession du permis D et des formations initiales minimales et continues obligatoires (FIMO et FCO), le conducteur « SLO » devra bénéficier, tous les 3 ans et sur une durée consécutive ou non de 3 jours, de formations complémentaires et spécifiques dans les domaines suivants :
 - formation commerciale liée à l'accueil du public et à la connaissance du réseau ;
 - formation à la sécurité (hypovigilance, utilisation des équipements de sécurité, procédures d'évacuation d'urgence...) ;
 - formation sur la maîtrise des outils embarqués et **équipements pour personne à mobilité réduite**. Ces formations pourront être réalisées en interne

Propositions spécifiques

- **Créer une nouvelle catégorie de service public : les services réguliers spécialisés**

La réglementation relative aux services privés de transport de voyageurs a été modifiée en profondeur et met en péril une part non négligeable des activités des transporteurs.

Ces services de transport organisés par une collectivité publique, une entreprise ou un établissement médico-social pour leurs besoins habituels de fonctionnement, étaient jusqu'à présent réservés aux entreprises inscrites au registre des transports routiers de voyageurs. La réforme du transport particulier de personnes avait pour objectif d'ouvrir ces services aux taxis et VTC et d'encadrer ce segment d'activité.

En effet, depuis le décret du 6 avril 2017, ces services sont considérés comme des services publics collectifs occasionnels. Pourtant, cette classification est incohérente avec le type de service réalisés qui sont le plus souvent réguliers (transport de personnel pour une entreprise, transport de personnes accueillies par une association...).

L'inquiétude est d'autant plus prégnante chez les opérateurs qui effectuent des prestations de transport au moyen de véhicules légers, souvent à destination de personnes handicapées accueillies par des établissements médico-sociaux et avec des conducteurs spécialement formés à la prise en charge du handicap. En effet, les textes prévoient que les services occasionnels réalisés au moyen de véhicules de moins de 10 places doivent être réalisés sous le statut VTC avec des conducteurs titulaires de la carte professionnelle, statut incompatible avec l'activité considérée.

C'est pourquoi, nous demandons la **création d'une nouvelle catégorie de transport public collectif qui serait dénommée « services réguliers spécialisés », activité qui serait encadrée et réservée aux professionnels du transport public.**

- **Optimiser l'offre de transport public scolaire**

L'organisation des transports scolaires revêt une importance particulière dans les territoires peu denses. **Afin de mieux desservir ces territoires et d'éviter de saturer les lieux de rabattement ou les centres villes de destination, il pourrait être judicieux de redéfinir de l'offre de transport scolaire par un étalement des horaires d'entrées et sorties des établissements** scolaires. Ce qui permettrait pour une meilleure utilisation des véhicules et offrirait un volume de travail plus important pour les salariés (problèmes importants de recrutement qui risquent de s'accroître).

Par ailleurs, l'ouverture plus large des lignes scolaires au grand public offrirait une possibilité plus grande de mobilité aux populations de ces territoires.

- **Autoriser les « LOTTI occasionnels » dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants**

L'interdiction du transport occasionnel sous statut « LOTTI » au moyen de véhicules légers dans le ressort des autorités organisatrices soumises à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains



obligatoires (100 000 habitants) concerne 61 agglomérations et leurs communes associées (Dijon, Limoges, Caen...)

La FNTV estime que **cette mesure devrait être limitée aux agglomérations dans lesquelles il existe une tension sur le marché du transport**, c'est-à-dire les **agglomérations supérieures à 250 000 habitants** (au nombre de 25), tout en prévoyant la possibilité de désigner d'autres agglomérations, quelle que soit leur taille, dans lesquelles la coexistence des deux statuts (VTC et « LOTI ») serait problématique.

En effet, les entreprises de transport de personnes « LOTI » sont dans l'obligation d'obtenir une double inscription aux registres VTC et transport afin de pouvoir continuer à combiner une activité de transport régulier de type scolaire ou PMR et une activité de transport occasionnel qui peut être en zone urbaine.

Pour ce faire, elles devront investir dans des véhicules conformes aux exigences des VTC quand bien même il s'agit pour elles d'une activité complémentaire et accessoire.

Enfin, pour les mêmes raisons, les entreprises ne pourront plus embaucher de jeunes qui ne seraient pas titulaires de l'examen VTC car elles ne pourront plus leur proposer de missions de transport occasionnel afin de compléter une activité de transport régulier qui implique structurellement un temps partiel.

Etant donné l'impact de cette mesure sur l'activité des entreprises et sur l'emploi, il est nécessaire de la circonscrire aux agglomérations dans lesquelles elle se révèle indispensable.

- **Créer de l'emploi par la valorisation des postes à temps non complet**

L'activité des entreprises de transport routier interurbain de voyageurs rend nécessaire l'embauche de salariés à temps non complet. Souvent perçus comme des contrats de substitution aux temps complets, ils devraient au contraire être envisagés comme une forme de travail complémentaire. En effet, le développement de l'autoentreprise et des nouvelles formes de travail indépendant permettent une certaine souplesse et deviennent compatibles avec le travail à temps partiel qui attirait peu jusqu'à présent.

Néanmoins, il est nécessaire de **sécuriser et de simplifier le recours aux formes d'emploi à temps non complets en corrélation avec une formation adaptée**. Ces emplois sont un moyen pour les jeunes de s'insérer plus tôt et plus facilement sur le marché du travail. Pour les seniors, ils permettraient une sortie plus tardive et progressive du marché du travail. De même, il convient de développer la pluriactivité afin d'augmenter les durées de travail des salariés en temps non complet subi.

Faciliter l'accès au métier de conducteur routier de voyageurs pour favoriser la création d'emploi

En zones peu denses, rurales ou périurbaines, les taux de chômage sont généralement plus élevés que la moyenne nationale. Face à cette situation, les métiers du transport de voyageurs sont des métiers en tension qui rencontrent des freins à l'embauche. **Afin de répondre à la demande croissante de mobilité, la profession s'investit pour recruter et former des conducteurs.**

Pourtant les difficultés de recrutement s'amplifient en raison, notamment, d'une réglementation restrictive et de procédures administratives complexes.



Il est nécessaire de **rendre les métiers attractifs** auprès des jeunes candidats dans un secteur où 31% des salariés ont plus de 55 ans et éviter qu'ils ne se détournent vers d'autres secteurs.

A ce jour, seules les personnes âgées d'au moins 24 ans peuvent se présenter à l'examen du permis D. Cette entrée tardive dans la profession est un frein au recrutement. **La FNTV propose d'aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C** en prévoyant que l'âge d'accès au permis passe de 24 ans à 21. Il passerait également de 21 à 18 ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante (limité aux lignes régulières inférieures à 50 km).

Par ailleurs, depuis la réforme des permis de conduire du 16 septembre 2013, il n'est plus possible de conduire avant la réception du permis sécurisé. Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfetures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation.

La FNTV propose de **réviser les dispositifs de délivrance des permis par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel**. La FNTV recommande d'autoriser la production de la carte chronotachygraphe et de la carte de qualification de conducteur sur la base de ce certificat de conduite provisoire.

4.2 Contribution de l'association des maires ruraux de France

Assises de la mobilité – groupe d'experts « Des mobilités plus solidaires » - contribution d'acteurs



L'AMRF, membre à sa demande du groupe d'expert souhaite rappeler quelques éléments complémentaires au rapport du groupe, quelques principes d'actions simples et ses propositions faites à l'occasion des Etats Généraux de la ruralité en 2017.

- **Plusieurs principes** nous semblent incontournables pour traiter les enjeux identifiés dans le rapport et mettre en œuvre ses propositions :
- L'importance de laisser aux élus de base le choix de la pertinence du périmètre territoriale concerné ;
 - Autoriser voir susciter l'expérimentation en réservant une partie des budgets vers les zones peu denses
 - collaboration entre territoires (métropole vers ruralité; pays vers pays...);
 - Envisager la mobilisation de moyens financiers équivalents à ce qui a été fait pour favoriser les solutions mises en place par les collectivités très denses autour des TCSP et solutions de mobilités.
 -
- **Les propositions de l'AMRF**
- Densifier. l'offre de transports en commun et transports scolaires en milieu rural.
 - Avoir une mobilité pratique et efficace pour les jeunes et les anciens.
 - Verser des aides à la mobilité pour désenclaver les personnes isolées.
 - Demander à la SNCF de mieux considérer les territoires ruraux en arrêtant de supprimer les trains et les arrêts dans les gares, en maintenant une présence humaine dans les gares.
 - Inciter les Conseils régionaux à redéployer un maillage ferroviaire adapté aux territoires ruraux.
 - Rénover et développer les réseaux routiers & ferroviaires. C'est la condition au développement économique rural.
 - Créer des plateformes de mobilité
 - Soutenir les initiatives solidaires en matière de transports : covoiturage, « petits » transports collectifs, associations proposant la location de moyens de transports, garages associatifs, auto-écoles associatives, etc.
 - Demander la généralisation du transport scolaire gratuit afin de ne plus pénaliser les parents de maternelles et primaires en milieu rural.
 - Développer les liaisons douces.
 - Développer un modèle économique du transport à la demande en fonction de la spécificité du territoire.

→ En lien avec les enjeux de mobilité, la question des distances et donc l'espace est un élément clé des enjeux traités dans ce groupe. Aussi, l'AMRF propose de partager et d'inviter le lecteur à faire prospérer la proposition de **réviser la Constitution en vue d'intégrer l'enjeu de l'espace**.

L'article 2 de notre texte commun est identifié comme une évidence : la République a pour principe « le gouvernement du peuple, par le peuple et pour le peuple. ». Aucune référence aux espaces, à ses « territoires ». C'est cette exigence-là que portent les Maires ruraux en proposant la révision de ce texte « pour que la prise en compte de l'espace, de la superficie, soit une réalité contraignante, au même titre que l'égalité entre les citoyens, dans les textes de loi et tout simplement dans la réflexion collective que nous devons avoir sur l'avenir de notre pays. »

→ *L'Association des Maires Ruraux de France fédère, informe et représente les maires des communes de moins de 3 500 habitants partout en France. L'association s'engage au quotidien au niveau local comme national pour défendre et promouvoir les enjeux spécifiques de la ruralité. Créée en 1971, l'AMRF rassemble près de 10 000 maires ruraux regroupés dans un réseau convivial et solidaire d'associations départementales, en toute indépendance des pouvoirs et partis politiques. L'AMRF est un représentant incontournable du monde rural auprès des pouvoirs publics et des grands opérateurs nationaux.*

→ Les maires ruraux de France. @maires_ruraux / amrf@amrf.fr / www.amrf.fr / 04 37 43 39 80

4.3 Contribution commune de Jean-Luc Hannequin (BMA) et Olivier Paul-Dubois-Taine (IESF)

- Assises de la mobilité Atelier Mobilité solidaire – expression libre IESF-BMA - le 8 décembre 2017

Expression libre

Jean-Luc Hannequin (BMA) et Olivier Paul-Dubois-Taine (IESF)

Le rapport de l'Atelier « Pour une mobilité plus solidaire » affiche comme premier objectif stratégique que « *La mobilité doit être pensée dans sa finalité, comme toute action, ressource ou mise en relation qui facilite l'accès aux activités et services essentiels de la vie quotidienne, sans nécessairement imposer un déplacement physique* », mais les mesures proposées ne traduisent que marginalement cet objectif en actions opératoires.

Dans une situation de pénurie de financements publics, les perspectives d'amélioration de la mobilité quotidienne proviendront en partie de l'optimisation du système de transport, mais principalement des mutations dans l'organisation des activités qui génèrent les déplacements, sous l'effet de la révolution digitale. C'est donc l'innovation dans l'organisation des activités qui devrait être le premier levier d'action stratégique sur la mobilité, ce que l'on pourrait formuler comme suit :

Pour une mobilité innovante et intégratrice - *Ce que révèlent les expériences de BMA*

Mettre en mouvement les acteurs des territoires – les entreprises, les collectivités et les citoyens eux-mêmes – pour multiplier les mobilités (liées à l'organisation des modes de production et des modes de vie) sans augmenter l'empreinte environnementale du transport.

La mobilité, c'est plus qu'une question de transport ou de déplacement : il faut partir de l'enjeu de la mobilité, qui est de permettre à chacun de réaliser des activités individuelles et collectives et d'accéder ou bénéficier de services de la vie quotidienne qui leur sont associés : travailler, se soigner acheter, se former, se divertir...

Innover dans la mobilité, c'est donc envisager toutes les formes d'action qui facilitent les activités, en limitant les contraintes pour les réaliser : du transport, de l'aménagement urbain (vie de proximité), de la commande à distance, de l'organisation des services publics et d'activités privées...

La mobilité change de nature avec la mutation des activités : La révolution digitale modifie les activités de la vie quotidienne et donc les mobilités qui leurs sont associées. L'entreprise s'affranchit des distances et du temps et décuple ses capacités de relations en limitant les déplacements à ce qui est nécessaire.

Innover dans la mobilité, c'est à minima éviter les déplacements dysfonctionnels liés à l'organisation de l'entreprise ou de la collectivité ; et engager la transformation digitale des activités pour multiplier les mobilités sans augmenter l'empreinte environnementale du transport.

La mobilité combine des leviers multiples : Chaque activité humaine génère une multitude de flux mobilités – internes, personnels, clients, fournisseurs –, issus de systèmes d'organisation spécifiques qu'il convient d'appréhender pour déterminer les leviers d'action et en optimiser le fonctionnement.

Innover dans la mobilité, c'est au départ analyser l'écosystème économique et social dans lequel se déroulent les activités et les modes de vie, puis engager les personnes à co-construire des réponses à petite échelle, leur donner les moyens de les expérimenter pour enfin les déployer.

La mobilité repose sur une appropriation sociale : Ceux qui décident des villes, ce sont les administrations, les municipalités, les investisseurs, les architectes, mais les gens intéressés sont toujours absents. Ne sont donc pas réunis les principes d'une gouvernance qui inclue toutes les compétences, y compris celles des habitants, de leurs aspirations, de leurs besoins, et de leurs expériences. (Edgar Morin).

Innover dans la mobilité, c'est concevoir de nouvelles réponses co-construites avec les personnes concernées. Le changement de comportement est le résultat d'un apprentissage réussi !

La mobilité se transforme à partir d'innovations reproductibles : Beaucoup d'initiatives réussies localement restent cantonnées dans un territoire limité, fautes d'avoir été conçues sans intégrer dès la conception les conditions d'une extension à grande échelle.

Innover dans la mobilité, c'est concevoir de nouvelles réponses co-construites avec les personnes concernées. Le changement de comportement est le résultat d'un apprentissage réussi !

www.assisesdelamobilite.gouv.fr
#AssisesMobilite



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex