

Rubrique ateliers citoyens

- **Compte-rendu de l'atelier citoyen sur le Projet de loi Mobilité du 28 mai 2019**

29/05/2019

❖ **Propos introductifs**

La Députée Stéphanie Do a introduit l'atelier citoyen et présenté l'objectif : recueillir les propositions des citoyens et des experts sur le projet de loi d'Orientation des Mobilités pour formuler des amendements qui répondent aux besoins des habitants et des acteurs.

Elle et son équipe ont présenté le constat initial et les objectifs du projet de loi pour répondre aux différents défis. Les mesures principales du projet de loi qui s'articulent autour de 6 thématiques :

- Mobilité inclusive, sociale et solidaire
- Permettre le développement de la mobilité active
- Développer des outils numériques de mobilité
- Accompagner le développement de la mobilité innovante
- Lutter contre la pollution atmosphérique
- Améliorer la sécurité des mobilités

❖ **Temps d'échanges avec la salle et propositions**

1. Mobilité domicile-travail

Constat : la durée des trajets domicile-travail est d'1h par jour en France / 1h30 en IDF. Dans l'esprit du projet de loi, il manque la diminution des temps de déplacement.

Pour les déplacements domicile-travail : peu d'entreprises s'impliquent sur les plans de mobilité. La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte encourage les entreprises de plus de 100 salariés à mettre en place un plan de mobilité pour les salariés : -9% des entreprises ont mis en place un plan de mobilité.

Les trajets domicile-travail : première cause de mortalité au travail.

Très peu d'incitations à utiliser d'autres modes de transports.

2. Mobilité et urbanisme

Le développement des villes nouvelles, de l'urbanisation se fait à contresens : il y a d'abord la ville, puis les écoles, et les transports bien plus tard. La mobilité doit être pensée en même temps que l'urbanisation et en collaboration. Les maires ne pensent pas toujours à ces questions de mobilité

3. Quelle concertation et quelle gouvernance ?

Pour s'assurer que chaque usager s'y retrouve dans l'offre de mobilité proposée, il faudrait que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) jouent le jeu de la concertation avec les usagers, les entreprises, les communes, les sociétés de transport, les associations et les opérateurs de la mobilité.

Il y a un millefeuille d'acteurs qui ont une part de décision sur les transports : villes, intercommunalité, département, région. Il y a une clarification des responsabilités à faire.

Laisser une liberté de manœuvre aux différents échelons pour mener un projet de mobilité adapté aux besoins locaux : est-ce possible d'avoir des financements pour ces initiatives ?

4. Budget

Donner plus d'autonomie budgétaire aux communes, intercommunalités et départements pour financer des projets adaptés pour que tous les territoires puissent être mieux couverts.

Autre solution : obliger IDF Mobilité (et les autres régions) à un objectif : couverture de 100% du territoire par une solution de mobilité pour qu'ils orientent leur budget vers les territoires les moins desservis. Risque : explosion du budget et donc des impôts ?

5. Amélioration de l'existant

Les transports en commun qui existent ne sont pas performants : trains supprimés, retardés, tous les trains ne s'arrêtent pas à toutes les stations.

Points d'amélioration :

- Intervalles plus courts en heure pleine et en heure creuses
- Amélioration des matériaux existants
- Favoriser l'intermodalité des transports lorsqu'il n'y a plus de métros ou RER
- Revoir les contrats entre IDF Mobilité et RATP/SNCF : la RATP/SNCF est financée au kilométrage et non au nombre de personnes ou aux stations desservies.

6. Mobilités propres, actives et innovantes

Développement des bus électriques

Pour limiter les coûts, le développement des mobilités actives pour le dernier kilomètre peut être une solution : pistes cyclables, emplacements de stationnements des vélos etc.

Partenariat entre forfait navigo / transport et les entreprises qui mettent de moyens de transport en libre-service pour faire des forfaits sur mesure pour les usagers.

Le Forfait mobilité doit être élargi à tous les types de transports : pas uniquement covoiturage et vélos. Le montant de 400€ / an n'est pas assez important comparé aux personnes qui bénéficient de voitures de fonction. Autre problème : au-delà de 400€, l'indemnité est soumise aux charges sociales ce qui n'est pas le cas des voitures de fonction.

Les délais pour les expérimentations (navettes autonomes sur voie ouverte et voie fermée etc.) sont très longs pour les démarches administratives. Les navettes autonomes ne nécessitent pas de conducteur mais un accompagnement. Il faut parfois plus de 4 mois pour prendre les arrêtés interministériels pour rouler sur voie ouverte pour une expérimentation d'un ou deux jours. Des expérimentations sont en cours à Vincennes, Saclay, la Défense.

Autopartage avec les véhicules qui sont achetés par des entreprises et qui bénéficient de subventions de l'Etat car ils sont à faible émission de gaz à effet de serre. L'autopartage doit se faire en dehors des heures d'ouverture. La subvention pourrait varier en fonction de la mise à disposition des citoyens.

Dans les aménagements du PLU : penser les chemins plus courts pour les piétons et les conditions de sécurité (éclairage, caméras de surveillance) pour encourager la marche.

7. Sécurité des mobilités

Le fait de démultiplier les différents moyens de transport doit se faire avec un encadrement pour la sécurité des usagers qui est pensée dès le début. Il y a un problème de sécurité pour les piétons lié à l'irruption des trottinettes sur les trottoirs. Le décret prévu pour l'empêcher n'est pas assez sécurisant. Le centre de gravité des vélos n'est pas le même que celui des trottinettes : plus de risques de retomber sur la tête en trottinettes. Il serait nécessaire d'obliger ces usagers au port du casque, de gants, de gilets de haute visibilité.

8. Outils numériques de la mobilité

Données : accès aux horaires et lieux des arrêts, mais pas toujours les données mises à jour en temps réel, les données ne sont pas toujours fiables. Il faut faciliter l'accès à ces données fiables aux opérateurs privés. -> La loi répond à cette question.

Des expérimentations sont mises en place pour digitaliser les tickets de transports : il faut inciter fortement / obliger les opérateurs de transport à mettre en place cette technologie et l'ouvrir aux opérateurs privés.

Standardiser les données des opérateurs publics pour qu'elles soient accessibles aux opérateurs privés.

❖ L'action de la Députée

Toutes ces propositions ont été examinées. Une partie de ces propositions avaient déjà fait l'objet d'amendement ou ont fait l'objet d'amendements suite à l'atelier citoyen. Tous les amendements sont consultables sur le site internet : Rubrique Assemblée Nationale > Amendements

D'autres propositions n'ont pas leur place dans ce texte, par exemple sur les questions budgétaires, mais pourront être étudiées dans le cadre des textes adéquats.

D'autres propositions nécessitent plus de recherches et de concertation et pourront faire l'objet d'une proposition de loi le cas échéant.