

Assises Nationales de la Mobilité

Propositions issues de l'atelier-relais du GART

Contexte

Par un courrier du 5 octobre 2017, Élisabeth Borne, Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports a demandé au GART de se faire le relais des Assises Nationales de la Mobilité auprès de ses adhérents. Compte tenu du court délai qu'il nous restait avant la fin des Assises et de ses nombreuses réunions qui ont mobilisé l'équipe permanente du GART, nous avons décidé d'organiser un atelier-relais sur deux journées complètes qui se sont déroulées les 13 et 14 novembre derniers dans les locaux du GART, à Paris.

Participants

Ces deux journées ont rassemblé 33 participants (22 techniciens issus de diverses tailles et types de collectivités (départements et agglomérations), 8 membres de l'équipe du GART et 3 élus du Conseil d'Administration du GART.

Déroulé

Nous avons choisi de reprendre les 6 thématiques des groupes d'experts des Assises (mobilités plus solidaires, plus intermodales, plus sûres, plus connectées, plus propres et plus soutenables). Pour chacune des thématiques, nous avons présenté les enjeux et les premières propositions formulées dans les groupes d'experts pour faire réagir les participants. Nous avons noté les remarques et les propositions nouvelles.

Introduction de la discussion

Les transports sont, sous toutes leurs formes (qu'ils soient individuels ou collectifs), au cœur de la vie des Français, qu'ils vivent dans des zones à forte concentration urbaine ou au contraire dans des zones périurbaines ou rurales. Avec une moyenne française de 50 minutes pour l'aller-retour domicile-travail (2015), la qualité des transports collectifs proposés constitue un élément déterminant dans les choix de vie (localisation de l'habitat, accès aux services, dont la scolarité des enfants, etc.). Les transports représentent par ailleurs 13,8 % de la consommation des ménages et constituent ainsi le deuxième poste de dépense derrière le logement, *ex aequo* avec les produits alimentaires. Par ailleurs, le secteur des transports sont responsables du tiers des émissions de gaz à effet de serre dont la réduction est vitale pour la planète sans parler de la réduction des émissions polluantes qui est un objectif de santé publique.

Depuis le vote de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, l'offre de transports collectifs a beaucoup augmenté en volume (+ 40 % entre 2002 et 2016 alors même que les territoires de desserte connaissent une forte extension de leur périmètre) et en qualité (plus de 200 projets de TCSP financés par les trois appels à projets TCSP issus du Grenelle de l'Environnement) mais sa part modale reste minoritaire (20,5 % en 2015). Depuis 1982, pas moins de 11 lois ont permis de façonner l'offre de transports collectifs que nous connaissons aujourd'hui (Lois Sapin, LAURE, Chevènement, SRU, Grenelle 1 et 2, ORTF, MAPTAM, Macron, TECV, NOTRe).

Alors que la future Loi d'Orientation sur les Mobilités se fixe pour ambition de réviser une loi aussi importante et structurante que la LOTI, il est donc important de réaffirmer la priorité qui doit être donnée au développement de l'offre de transports collectifs, tant en volume qu'en qualité. Pour ce faire, cet atelier relais organisé par le GART a permis de faire émerger un certain nombre de propositions.

Les propositions des participants

Mobilités plus solidaires

Le groupe de travail « Pour des mobilités plus solidaires » traite à la fois de la problématique de la desserte des territoires périurbains et ruraux et de la prise en compte des publics dits « fragiles ».

La desserte des zones peu denses est un sujet prégnant pour les autorités organisatrices de transport (AOT) du fait du double phénomène d'étalement urbain et de l'extension des ressorts territoriaux due à la recomposition de la carte intercommunale, dans un contexte financier de plus en plus contraint. Cette problématique réinterroge la gouvernance de la mobilité du fait d'initiatives de la part de nouveaux acteurs privés mais également le modèle économique et contractuel qui y est associé. Afin que de nouvelles solutions de mobilité émergent dans ces territoires, il est important que soit inscrit dans la loi un droit à l'expérimentation.

Par ailleurs, s'agissant des publics dits « fragiles », les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) mettent d'ores et déjà en place des solutions tarifaires au travers de tarifications sociales et solidaires. La loi devra intégrer l'obligation, pour les organismes sociaux tels que la CNAF par exemple, de fournir les informations nécessaires aux AOM pour l'établissement de tarifications sociales et solidaires, et que cette transmission de données se fasse dans la durée.

Gouvernance de la mobilité :

- En termes de gouvernance et de partage de compétences, faire en sorte que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les Régions (devenant autorités organisatrices régional de la mobilité-AOMR) disposent des mêmes périmètres de compétences en matière de mobilité, chacune sur leur périmètre territorial.
- Revenir sur une des propositions du groupe de travail consistant à créer des autorités animatrices de la mobilité dans les « zones blanches » : il est plus pertinent de permettre à la région de déléguer à une AO2 la mise en œuvre opérationnelle de ses actions en matière de mobilité, à l'instar de ce qui existe pour le transport interurbain, tout en favorisant des lieux de dialogue et d'échange entre la régions et les territoires qui ne sont pas AOM.
- Aller plus loin en matière de prise de compétence des autorités organisatrices de la mobilité : faire en sorte que les bouquets de services « vélos, autopartage, covoiturage, ... » ne soient plus optionnels.
- Faire en sorte que les taxis deviennent un outil de la politique de mobilité des AOM, et faire en sorte, à tout le moins, que les autorités organisatrices de la mobilité soient mieux associées aux commissions locales des transports publics particuliers de personnes.
- Associer les autorités organisatrices de la mobilité à la politique de transport ferroviaire régional pour les dessertes situées dans le ressort territorial de l'AOM.

Le financement, la tarification

- Baisser la TVA à 5,5 % pour les transports publics du quotidien, en prenant en compte l'ensemble des services à la mobilité.
- S'agissant des tarifications sociales et solidaires, faire sauter les verrous réglementaires s'agissant des échanges de données avec la CNAF. Il est nécessaire que la future loi oblige les organismes sociaux tels que la CNAF à fournir les données nécessaires aux AOM en charge de mettre en œuvre les tarifications sociales et solidaires.

Un droit à l'information sur les mobilités

- Associer les acteurs du social et faire en sorte qu'ils contribuent à la diffusion de l'information sur les transports et la tarification solidaire. Il est d'une part important que les organismes sociaux soient sensibilisés aux questions transport, et d'autre part que les usagers aient l'information sur la possibilité de bénéficier d'une tarification sociale ou solidaire (travailler par exemple avec les pôles emploi).

Un droit à l'expérimentation

- Donner un droit à l'expérimentation avec les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : il est important de libérer l'expérimentation mais il est nécessaire de se doter d'outils d'incitation où chaque AO peut décider (par exemple de mettre en place une autorisation du domaine public et que l'AO puisse mettre en place une redevance affectée à sa politique de mobilité)

Mobilités plus intermodales

La mise en œuvre de politiques de mobilité plus intermodales constitue l'un des objectifs majeurs portés par les AOT. Cet objectif se heurte cependant souvent à des obstacles d'ordre technique, financier ou liés à la répartition institutionnelle des compétences.

Les rédacteurs de la loi NOTRe ont souhaité, il y a quelques mois, faciliter la mise en œuvre de politiques intermodales en désignant la région comme chef de file en matière d'intermodalité et en intégrant un volet « intermodalité » aux schémas régionaux d'aménagement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Or, ces dispositions ne se sont pas encore concrétisées en actions précises puisque les régions sont actuellement en phase d'élaboration de leurs SRADDET. Tout bilan critique du traitement de l'intermodalité tel qu'issu de la loi NOTRe est à ce titre sans doute encore prématuré.

Les AOT considèrent donc qu'il est nécessaire de ne pas chambouler l'ordonnancement juridique encadrant aujourd'hui l'intermodalité, et proposent de continuer à s'inscrire dans la logique suivie par la loi NOTRe, tout en renforçant les modalités d'action du couple structurant régions-autorités organisatrices de la mobilité agissant dans leurs ressorts territoriaux.

Gouvernance

- Tendre vers un couple AOM Urbaines¹ – AOM Régionales dotées de compétences semblables, chacune exerçant ses prérogatives sur son territoire, et échangeant sur les

¹ Cette notion « d'AOM-Urbaines » devra trouver dans la future loi d'orientation sur les mobilités une terminologie plus appropriée pour correspondre au principe de la loi Notre. En effet, cette loi permet aux AOM d'organiser à la fois du transport urbain et du transport non urbain à l'intérieur de leur ressort territorial, dans

modalités partagées de mise en œuvre opérationnelle des politiques de mobilité. Cela implique d'élargir les compétences actuellement dévolues aux régions à l'ensemble des composants de la compétence mobilité, qu'elles exerceraient hors des ressorts territoriaux des AOM urbaines.

- En matière opérationnelle, permettre à la région de déléguer à une AO2 la mise en œuvre opérationnelle de ses actions en matière de mobilité, à l'instar de ce qui existe aujourd'hui pour le transport interurbain.
- Certaines AOM-U souhaitent pouvoir disposer du pouvoir de réglementation des taxis, considérant que les taxis font partie intégrante de l'offre de mobilité.
- L'ouverture des compétences des AOM-U au ferroviaire sur leur ressort territorial est une proposition intéressante. Si cette proposition n'était finalement pas retenue, il faudrait au moins inscrire dans la loi que les AOM-U doivent être concertées sur la détermination de la desserte ferroviaire mise en œuvre au sein de leurs ressorts territoriaux.

Pôles d'échanges multimodaux

- En ce qui concerne les pôles d'échanges multimodaux (PEM), la loi doit préciser que Gares & Connexions est un acteur à part entière de la politique d'intermodalité et doit donc, à ce titre, assurer que les réseaux de toutes les AOM puissent accéder à coûts acceptables aux gares. De plus, lorsqu'une collectivité participe financièrement à la construction d'un PEM, il n'est pas normal qu'il lui soit ensuite demandé le même loyer qu'à un autre acteur n'ayant pas financé la construction du PEM. Les frais de fonctionnement sont, de ce fait, trop lourds à supporter pour les AOM.
- La compétence gare routière doit être donnée concomitamment aux AOM-U et aux AOM-R, obligation leur étant faite de s'entendre sur la répartition entre gares d'intérêt régional et gares d'intérêt local/métropolitain.
- En matière de terminologie, le vocable « gare routière » a vocation à disparaître au profit de celui de « pôle d'échanges multimodal ».
- En parallèle, il est important de revoir le périmètre des emplacements d'arrêts éligibles à la desserte par des services d'autocars librement organisés (SLO). Aujourd'hui ce périmètre est trop extensif et pousse les collectivités à devoir potentiellement réguler des arrêts en pleine voirie, ce qui n'a de pertinence pour aucun acteur. Il est donc proposé de redéfinir ce qu'est un arrêt soumis à régulation, en fonction de critères clairs, et selon une approche où tous les acteurs seraient gagnants (AOM, opérateurs de SLO, usagers).

Autres propositions

- Il est important de doter les collectivités locales des outils/pouvoirs réglementaires leur permettant de contrôler le respect des nouvelles possibilités offertes par les dernières lois (zones 30, zones de rencontre, zones à circulation restreinte, zones à trafic limité...) car la police nationale, et c'est bien normal, n'exerce plus ces contrôles. Cela passe notamment par

le respect des dispositions du décret n° 2015-1610 du 8 décembre 2015 relatif aux critères d'espacement moyen des arrêts et de variation de la fréquence de passage des services réguliers de transport public routier urbain de personnes. De ce fait, les AOM actuelles ne pourront pas être dénommées des « AOM-Urbaines » mais nous avons décidé de les nommer ainsi dans ce document par souci de compréhension dans l'attente de la nouvelle terminologie qui leur sera donnée dans la future loi.

l'octroi de la possibilité pour les collectivités d'accéder au fichier des immatriculations des véhicules.

- Permettre le développement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage sur les voiries pénétrantes d'agglomération (quel que soit leur statut domanial), sans devoir nécessairement le faire dans le cadre d'une expérimentation.
- La prime « transport » trouverait un prolongement utile et vertueux si elle était transformée en prime « mobilité », incluant tous les modes, et rendant ainsi notamment obligatoires les actions des employeurs en faveur des vélos et du covoiturage qui sont aujourd'hui mises en œuvre sous un régime facultatif.
- Une proposition supplémentaire serait de dé plafonner cette prime "transport"/"mobilité" dans la fonction publique, où elle est limitée à 86,16€, alors qu'il n'existe aucun plafond lorsque l'employeur est privé.

Mobilités plus sûres

Les questions de sécurité et de sûreté sont, sans doute plus que jamais, un enjeu essentiel pour l'ensemble de la population et impactent fortement les décisions publiques comme les déplacements quotidiens de l'ensemble des citoyens.

Dans ce cadre, et fort de la loi du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs², qui a posé de solides jalons, il convient de regarder attentivement les conditions et mesures qui pourront utilement faire évoluer ce texte important et, plus généralement, le cadre juridique français en matière de sécurité et de sûreté dans les transports.

Les réseaux de transports publics des principales métropoles sont sous-estimés en matière de flux et d'importances des risques. Ceci est d'autant moins normal que les transports urbains sont bien reconnus comme cible potentielle dans les lois, réglementations et postures Vigipirate. Le constat est donc que la loi Savary est moins bien prise en compte dans les réseaux de province, et ce d'autant plus qu'elle semble ne pas être bien connue des Directions départementales de la sécurité publique et des préfetures.

Insécurité et sentiment d'insécurité

- S'il est important de considérer et de traiter comme il se doit les questions d'insécurité pour les voyageurs (terrorisme, agressions physiques, etc.), il faut également souligner l'importance de traiter le sentiment d'insécurité et de mettre en place des mesures qui en identifieraient la cause et qui pourraient ainsi utilement régler ses effets. Ainsi, le sentiment d'insécurité provient d'abord des agressions verbales (racisme, homophobie). Aussi, il serait important de permettre aux agents travaillant pour les opérateurs (conducteurs, contrôleurs) de sanctionner ces actes. Plus largement, il pourrait être envisagé, dans le nouveau cadre réglementaire, de permettre aux agents des prestataires et sociétés de contrôle qui travaillent pour le compte des AOM d'être assermentés et, de ce fait, pouvoir également opérer des contrôles fraude.

² Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs

- D'autre part, il doit être précisé que, souvent, l'insécurité est présente aux abords immédiats du transport public (bus par exemple), et non dans celui-ci. Il ne faut donc pas réduire la question de l'insécurité dans les transports aux seuls véhicules embarquant les passagers, mais considérer l'ensemble de la voirie.

Des évolutions législatives de la loi dite « Savary » : propositions du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) et de la Métropole Aix-Marseille Provence

- Il a été prouvé que les caméras piétons améliorent grandement la sécurité des équipes de contrôle, au même titre que les forces de police. Aussi, il serait important de généraliser l'utilisation de ces caméras, aujourd'hui seulement utilisables par les équipes de la SUGE (Surveillance générale de la SNCF) et du GPSR (Groupement de protection et de sécurisation des réseaux de la RATP).
- D'autre part, la portée de l'article 10 de la loi dite « Savary » (codifié à l'article L. 1632-2-1 du Code des Transports) est jugée trop restrictive : « *La transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la protection des véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs lors de circonstances faisant redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens ou aux personnes est autorisée sur décision conjointe de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant de service de transport. Les images susceptibles d'être transmises ne doivent concerner ni l'entrée des habitations privées ni la voie publique* ». Le SYTRAL a exprimé le souhait d'une diffusion en permanence des images dans certains cas.
- Problème très important d'articulation entre les collectivités locales et les parquets : l'augmentation des PV résultant du changement du régime juridique du délit de fraude d'habitude (passé de 10 infractions à 5) n'est pas absorbable par les parquets. Aussi, ces derniers indiquent aux AO de ne pas transmettre les dossiers, rendant, *de facto*, les dispositions de la loi inopérantes.
- Les adhérents ont exprimé leur volonté de voir la dépénalisation des infractions pour la fraude dans les transports se mettre en œuvre (comme c'est le cas pour le stationnement payant de surface), pour plus d'efficacité et de maîtrise par les AOM des politiques de lutte contre la fraude dans les transports publics.

Une généralisation des observatoires de la sécurité des déplacements : une proposition du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise

- Le SMTC de l'agglomération grenobloise a mis en place il y a 10 ans un « Observatoire de la sécurité des déplacements », en partenariat avec les services de l'État et le Conseil départemental de l'Isère. Cet observatoire a été reconnu au niveau national par le CEREMA comme une démarche exemplaire. La constante amélioration de cet observatoire est un enjeu fort pour l'ensemble des acteurs et en particulier pour l'État qui est extrêmement vigilant à la question de la sécurité des déplacements. Pour cela, le SMTC souhaite, d'une part, la généralisation sur le territoire national d'observatoires dont la gouvernance serait partagée entre l'État en région et l'AOM concernée et, d'autre part, la transformation des Contrats locaux de sécurité transports en commun en Contrats locaux de sécurité de la mobilité, afin d'y traiter concomitamment tous les modes de déplacement.

Mobilités plus connectées

Les problématiques d'innovation et de transformation numérique s'articulent autour des services numériques et des réseaux de communication, du déploiement de véhicules connectés et autonomes, et des enjeux liés aux données. Ces sujets, cruciaux, font apparaître à la fois des opportunités pour l'AOT mais aussi des difficultés liées à la coordination des nouvelles offres de transport et l'information de l'utilisateur.

Des mobilités plus connectées aideront à coordonner les offres publiques et privées autour d'une même efficacité. Elles contribueront à la réduction de la congestion, qui bénéficiera tant à la santé publique dans les villes qu'à la réduction de la fracture territoriale des zones périurbaines et rurales.

Open Data

- La mise à disposition des données au profit des GAFAs est désormais inéluctable. En effet, ces puissants acteurs du secteur économique ont largement les moyens de les obtenir par eux-mêmes et de les utiliser. En outre, les usagers se servent déjà des outils développés par ces entreprises. Dans ce contexte, il semble important de bien accompagner l'open data en mettant en place une régulation efficace.
- Les AOT veulent par ailleurs pouvoir accéder aux données GPS des opérateurs de téléphonie, des constructeurs automobiles (*Ecall*, ...), et des fournisseurs GPS (TOMTOM, ...).

Mobility As A Service (MaaS)

- Le territoire concerné par le MaaS doit être à une échelle opérationnelle telle que le bassin de vie, et cela doit relever d'une compétence de l'AOM.

Autonomisation des véhicules

- Une expérimentation devra précéder la phase d'exploitation sur l'ensemble du territoire.
- Il faut aller au-delà de l'expérimentation en mettant en place des prototypes, et pour ce faire, il est important de pouvoir bénéficier d'une instance de gouvernance composée, au minimum, de la DGE/DGEC/DSCR/DGITM pour réfléchir à la mise en place d'un pilote, tout en garantissant la sécurité de tous.
- Il faut trouver la place de la navette autonome entre le bus à haut niveau de service autonome et la voiture autonome.

Mobilités plus propres

Alors que les transports publics sont les mieux à même de répondre aux défis environnementaux (limitation des émissions de gaz à effet de serre, meilleure affectation des espaces urbains, etc...) et de santé publique (amélioration de la qualité de l'air, diminution de la pollution sonore, lutte contre la sédentarité, etc...) auxquels fait face notre société, les contraintes techniques et budgétaires imposent de faire des choix menés par l'ambition environnementale mais aussi par le réalisme économique.

Les pouvoirs publics doivent pouvoir rendre les transports collectifs plus attractifs, plus fiables, plus performants, capables d'offrir une alternative à la voiture individuelle partout où cela est possible et à moindre coût pour la collectivité. Comment privilégier les modes les plus vertueux tout en restant économiquement réalistes ?

Véhicules et matériel roulant

- Tous les participants à cet atelier insistent sur la nécessité d'apporter une aide d'État à la transition énergétique pour les transports collectifs. Il est primordial de mettre en œuvre le 4e appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement, d'élargir le périmètre des appels à projets à l'acquisition de matériel roulant, et de pérenniser ces appels à projets après 2020 en prévoyant leur planification et leur programmation budgétaire.
- La nécessité de faire du transport non-urbain dans les ressorts territoriaux pose la question du décret d'application de l'article 37 de la Loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV). En effet, le transport non-urbain se fait avec des autocars. Or, sauf à l'état de quasi-prototype, il n'y a pas encore de car électrique. Il faudra donc discuter avec les préfets de la définition de la « zone de cœur de PPA ».

Il faut aussi noter que l'analyse des émissions doit être faite d'un point de vue « macro environnemental ». Certaines énergies, comme l'hydrogène, sont propres en ce qui concerne les véhicules, mais ne le sont pas quant à leur mode de production.

Par ailleurs, la thématique des véhicules à faible émissions concerne aussi le mode ferroviaire : 48 % des lignes ferroviaires ne sont pas électrifiées et un train diesel est un mode de déplacement polluant. Les annonces d'Alstom sur le train à hydrogène sont intéressantes.

Mobilités partagées

- Le développement des mobilités partagées doit se faire dans la complémentarité des offres de transport public. D'où la nécessité de la mise en place d'une régulation des offres de transport public et privé.
- L'intégration du covoiturage dans l'offre de transport public est un objectif intéressant même s'il n'est pas simple à mettre en œuvre concrètement.

Mobilités actives

- La pérennisation de la prime à l'achat de VAE est un objectif important. La solution imaginée par le Gouvernement n'est pas satisfaisante car elle impose aux collectivités locales de mettre en œuvre une aide et que le dispositif est soumis à des conditions de ressources alors qu'il s'agit d'une mesure de transition énergétique.

Maîtrise de la demande

- La maîtrise de la demande peut être un objectif pour les métropoles mais il n'en est pas un pour les agglomérations de taille moyennes qui doivent, au contraire, tout faire pour augmenter cette demande dans un contexte où l'usage privatif de la voiture individuelle est prédominant.

Mobilités plus soutenables

Plus de 31 milliards d'euros sont mobilisés chaque année pour financer les transports publics. La pérennisation de ces moyens alloués est une source de préoccupation partagée par l'ensemble des

parties prenantes. Si les AOT ont d'ores et déjà actionné les pistes d'optimisation de leurs recettes comme de leurs dépenses, elles attendent aujourd'hui des engagements de l'Etat.

A ce titre, les AOT sont très attachées à ce que les transports du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité, assujettis à une TVA à 5,5%. Elles souhaiteraient que le versement transport (VT) soit conforté dans son rôle de financeur des réseaux de transports urbains de province et d'Ile-de-France. Elles demandent également que l'Etat réaffirme ses priorités en matière de mobilité durable en assurant le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Recherche d'économies et gains de productivité

- Supprimer les verrous règlementaires qui concourent à accroître le coût du transport et estimer les gains de productivité attendus.
- Etendre les conventions de mandat à l'ensemble des services de mobilité en remplacement des régies de recettes dont le fonctionnement est jugé lourd et fastidieux.
- Faire évoluer la position de l'administration fiscale sur la tarification solidaire, voire la tarification sociale. Faisant suite à un rescrit de la Communauté d'agglomération d'Aurillac, la Direction Départementale des Finances Publiques (DDFIP) du Cantal considère que la tarification solidaire doit être placée hors du champ de la TVA, l'AO ne pouvant donc pas récupérer la TVA sur les services relatifs à cette tarification solidaire. Il ne faudrait pas que la TVA devienne une charge pour les AOT.

Transports collectifs urbains et périurbains

- Faire des transports du quotidien un service de première nécessité, et à ce titre assujettis à une TVA au taux le plus bas. Sont concernés les services de transport et de mobilité organisés par les AOM et les régions.
- Asseoir dans la Loi que le versement transport est un impôt, le sanctuariser et réaffirmer son affectation à l'ensemble de la politique de mobilité des AOM.
- Renforcer le pilotage interministériel du versement transport et mettre en place une nouvelle mission IGAS-CGEDD pour optimiser le recouvrement et la connaissance du VT,
- Étendre la proposition du groupe de travail « Des mobilités plus soutenables » relative à la possibilité pour les grandes agglomérations de mettre en place des montages similaires à celui de la Société du Grand Paris, dotés de ressources spécifiques à toutes les AOM et adapter la/les ressource(s) dédiée(s) au contexte local.
- Permettre aux AOM l'instauration d'une redevance d'occupation du domaine public pour les voitures, scooters, vélos en « *free-floating* » avec une affectation au financement des compétences des AOM.

Accroître le rôle des employeurs dans la mise en œuvre des politiques de mobilité et leur gouvernance

- Créer des instances de concertation locales AOM / employeurs qui se réuniront régulièrement pour échanger sur l'offre de service et tendre à l'adapter au plus près des besoins, notamment ceux des employeurs. Des réunions ponctuelles interviendront également en amont des projets de transport tant en termes d'infrastructures que de services, par exemple lors de la création d'une nouvelle ligne, d'une évolution significative du réseau, de l'expérimentation de nouvelles dessertes ou de nouveaux modes. Le meilleur échelon d'interlocuteurs (représentants d'employeurs, chambres consulaires, employeurs directement ...) sera déterminé par chaque AOM.

Gouvernance des collectivités territoriales

- Faire évoluer les compétences des syndicats mixtes SRU en leur permettant de mettre en place des nouveaux services à la mobilité à l'échelle de ses membres (autopartage, covoiturage...),
- Offrir aux AOT le droit de réguler les initiatives privées de mobilité pour que ces dernières offrent une complémentarité aux services mis en œuvre par les AOT et qu'elles ne viennent pas les concurrencer, avec la possibilité de taxer, même faiblement, ces initiatives s'opérant sur leur territoire (y compris les applications). Il est nécessaire d'anticiper l'arrivée prochaine des véhicules autonomes.