

Assises de la Mobilité

L'UNSA-Ferroviaire présente sa contribution
au groupe de travail « **mobilités plus soutenables** »



Paris, novembre 2017





Paris, 15 novembre 2017

Assises de la Mobilité
Contribution UNSA-Ferroviaire
au Groupe de Travail "mobilités plus soutenables"

Contacts :

Fanny ARAV

Administratrice salariée SNCF Réseau

Arav.f@unsa-ferroviaire.org

06 85 02 67 92

Thierry MARTY

Administrateur salarié SNCF Mobilités

Marty.t@unsa-ferroviaire.org

06 08 80 13 69

L'UNSA-Ferroviaire, a souhaité participer aux réflexions des Assises et porter des propositions sur quelques questions clefs.

Pour financer les services publics, la part payée par les usagers doit-elle être augmentée pour diminuer la part payée par les contribuables ?

La séparation entre services conventionnés et services de marché ne correspond pas à la réalité des offres. En effet, des TGV font de l'aménagement du territoire lorsqu'ils desservent des relations non rentables et des lignes urbaines ou certaines lignes TER offrent des services plus touristiques que publics. Il en résulte une confusion entre *missions de service public* et *secteur marchand*, qui fausse les problématiques de financements, que ceux-ci proviennent de la puissance publique (le Pass Navigo doit-il permettre de voyager le week-end pour visiter les monuments de Paris ?) ou des tarifications voyageurs (incompréhensions sur le yield management du TGV) et qui questionne la légitimité des Partenariats Public Privé (PPP) : captation de valeur / coût de la garantie financière de l'État sur des projets « risqués »....

L'UNSA propose la mise en place d'un débat public pour définir ce que l'on considère comme missions relevant du service public, à l'image de ce qui a été fait pour La Poste, afin d'établir les fondations du droit à la Mobilité. Qu'est-ce que notre société considère comme relevant du minimum « vital » sur les critères de dynamique économique territoriale, nationale et de cohésion sociale ? Qu'est-ce qui relève de la politique territoriale, et qu'est-ce qui relève du « libre choix » individuel ?

La question des transports ne peut être traitée à part des questions d'urbanisme, d'aménagement et plus encore de logement. On ne peut pas continuer à construire des extensions de zone d'habitat ou de bureau sans se préoccuper des impacts sur les transports en zone dense et inversement, laisser fleurir le mitage résidentiel et commercial sans prendre en compte les coûts collectifs induits.

Au-delà des aspects de programmation, Transport et Logement sont totalement associés dans le choix ou l'optimisation sous contrainte de lieu de résidence. Ainsi le poids consacré au logement dans le budget des ménages est particulièrement élevé en France, au sein et même aux franges des métropoles. Augmenter le coût du transport affecterait les populations les plus fragiles, celles qui subissent les plus fortes contraintes pour les trajets du quotidien : faible capacité de financement + temps de trajet important, dans des conditions souvent difficiles.

Face au temps de transport à rallonge et au stress lié à la crainte d'arriver en retard, le télétravail constitue pour les salariés une solution séduisante. Aurait-il autant de succès si les transports du quotidien étaient fiables et confortables ? Le télétravail est surtout attractif pour les entreprises qui optimisent leur parc immobilier et intéressant pour les collectivités, car il diminuera à terme les besoins d'investissement dans le transport public et dans les infrastructures de transport. C'est pourquoi promouvoir le télétravail comme solution aux conditions de transports, c'est aussi transformer des coûts collectifs, en coûts individuels pour les salariés. L'UNSA souhaite que des travaux soient conduits pour évaluer ces transferts de coûts et les compenser, dans une logique gagnant-gagnant.

Comment pérenniser le financement des infrastructures, Les Partenariats Publics Privés sont-ils LA solution au manque d'argent public ?

Dans le Groupe de travail Mobilités plus soutenables, les associations professionnelles du BTP, les syndicats patronaux, des associations d'ingénieurs ont fait un lobbying intense pour le développement des PPP et des concessions afin de financer par des fonds privés et de traiter en maîtrise d'ouvrage privée des investissements routiers et ferroviaires assurés jusqu'ici par la sphère publique. Sans remettre en cause le respect des délais et des coûts dans la plupart des projets conduits en PPP, l'UNSA demande une analyse à plus long terme, concernant le partage des risques entre public et privé, et les coûts cachés pour la collectivité : captation de valeur, garantie financière, continuité d'exploitation en cas de défaillance du concessionnaire...

Nous considérons en outre que des ressources de financement public pertinentes ne sont pas aujourd'hui exploitées :

La création d'un versement transport interstitiel (VTI) - c'est-à-dire perçu sur les territoires situés hors des périmètres de transport urbain - était prévue dans le projet de loi de décentralisation en 2012. Elle a été abandonnée sous la pression des organisations patronales. Cette mesure a été reprise dans la loi portant réforme du ferroviaire. C'était une des revendications de l'UNSA qui considère que les entreprises sont les premières bénéficiaires d'un transport public de qualité qui sécurise le trajet domicile-travail des salariés, pour les horaires et pour le coût du transport. Il est normal qu'elles participent à son financement. Pour l'UNSA, la mise en place d'un versement transport interstitiel permettrait aux Régions d'asseoir une recette pérenne. Elle renforcerait l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire dans une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France. Elle permettrait aux régions de dégager des ressources pour financer la régénération de lignes ferroviaires aujourd'hui en danger de fermeture, ou, lorsque ce serait plus pertinent, utiliser la plateforme ferroviaire pour des lignes de tramway.

Le Ferroviaire est le seul mode de transport qui prend en compte l'intégralité de ses coûts directs et de ses coûts externes. Dans les autres modes, les dépenses sont dispersées entre différents acteurs et n'intègrent pas l'ensemble des coûts induits : émission de CO₂, autres pollutions, bruit, insécurité. Cette différence est encore plus flagrante pour le fret, où le transport routier de transit bénéficie non seulement de conditions de péages avantageuses mais aussi de conditions sociales des chauffeurs discutables (travailleurs détachés). L'UNSA est favorable à un rééquilibrage des conditions de concurrence en intégrant tous les coûts via une fiscalité basée sur le principe « pollueur = payeur » et en ramenant 5% la TVA à pour le transport collectif public du quotidien.

L'arrivée d'une nouvelle offre de transport a la plupart du temps pour impact d'augmenter la valeur du foncier bâti ou constructible. L'UNSA propose de caper ces augmentations et d'en soustraire une partie pour le financement des infrastructures de transport. Dans le même esprit, et peut-être plus simplement, les nouveaux programmes de construction en zones tendues (logement et bureaux) pourraient faire l'objet d'une taxe sur la valorisation immobilière sur le modèle initié dans la loi « Grenelle II » en veillant à un minimum d'encadrement des prix de vente et surtout des loyers afin que cette taxation ne soit pas reportée sur le consommateur final.

L'apport des technologies numériques va-t-il bouleverser la demande et l'offre de transport public ?

L'évolution de la société : modes de vie, modes de travail, généralisation du digital, a un impact considérable sur les besoins et les offres de transport. Il est donc indispensable de faire un état des lieux sur les souhaits des voyageurs et navetteurs et sur l'adéquation avec les différents types d'offres. Si l'exploitation des données permet d'avoir des infos pertinentes sur les grandes masses existantes (flux data, flux télécom), il est important de compléter ces informations, en recueillant l'avis des voyageurs par des enquêtes.

De même, il serait pertinent de repenser la structuration des modèles de prévision de trafic aujourd'hui utilisés. Les modes et usages se sont démultipliés, les arbitrages prix et temps ne se font plus suivant les mêmes critères. Ainsi, les voyageurs les plus fragiles économiquement et soumis à des contraintes fortes d'exactitude horaires sont aujourd'hui les moins bien pris en compte dans les évaluations socio-économiques. Si la qualité des transports est reconnue comme critère d'installation des investisseurs étrangers, nous ne savons pas évaluer l'apport économique d'un réseau de transport public efficace pour une région, pour le pays, alors que des études existent et que d'autres pays, comme la Suisse, le font.

Le numérique devrait permettre d'améliorer la connaissance des trajets intermodaux et d'en faciliter les usages. La connectivité entre flux d'information mais aussi physiquement entre modes (vélos en gare, cheminement piétons comme alternatives à deux arrêts proches, etc.) est indispensable pour une plus grande fluidité et la promotion des modes doux est aussi une réponse à la sédentarisation croissante et au déficit d'activité physique. Le numérique permettra une vraie coordination de tous les modes de transport. Mais se pose aussi la question de la propriété intellectuelle des data et de la régulation de leurs usages.

Voici pour l'UNSA-Ferroviaire, les questions essentielles :

- ✔ **Quelle offre de transport voulons-nous pour nos concitoyens ?**
- ✔ **Quelle est l'expression de l'action publique sur ce sujet au-delà de la gestion-organisation des acteurs ?**
- ✔ **Quelle vision et quels critères de service public ?**
- ✔ **Quelle est la réalité du choix des voyageurs, sous quelles conditions d'accès, de ressources ?**



AUTO
nome

*plus
qu'un
syndicat...*

Posi
tif

effi
CACE

