



SERVICES PUBLICS

Pour un service public de transports de qualité

Les territoires relégués et les plus précaires, grands oubliés des politiques de transport

La moitié de la population en âge de se déplacer **n'a pas accès à la mobilité individuelle motorisée**, parce que trop jeune, trop âgée, en situation de handicap temporaire ou permanent, sans permis ou engin motorisé. Pour elle, l'absence de service de transport se traduit classiquement par le recours à une tierce personne pour chaque déplacement et, le plus souvent, par un **moindre accès aux soins, à la formation, à l'emploi, à la culture, aux loisirs, à la vie sociale**.

Dans un pays dit civilisé comme la France, la totalité de la population est en droit de disposer, comme en Suisse, en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, d'un **service de transport accessible à une distance raisonnable de son domicile**, sur une amplitude horaire permettant de répondre à la plupart des besoins. Ce service existait, peu ou prou, dans les années 1980. Alors que notre pays n'a jamais généré autant de richesses, ce service a diminué comme peau de chagrin :

- les **trains et cars ont déserté les campagnes**, et commencé à désertier les grands axes ;
- le transport à la demande qui, bien conçu, peut constituer une alternative intéressante, a souvent été mis en place pour annoncer la disparition complète d'un service régulier ;
- seul le covoiturage de longue distance offre une alternative pour des déplacements occasionnels.

Cet abandon des territoires l'est aussi par d'autres services au public (poste, centre de santé, commerces...), provoquant une relégation sociale et économique, réelle ou ressentie, pour nombre de citoyens, comme l'a montré le mouvement des Gilets jaunes. Certains **se tournent vers des alternatives politiques extrêmes**. Il est temps d'inverser la spirale du déclin de ces services, d'inventer d'autres modèles, à l'heure où les grandes métropoles font de moins en moins rêver.

Garantir l'accès pour toutes et tous au service public de transport

La mobilité, constitue **ce qui fait lien, ce qui fait société**. Parce qu'ils sont **d'intérêt général**, les services de transport public ne peuvent obéir à la seule logique de rentabilité : leur justification est avant tout sociale, économique et environnementale, dans une société en proie à une crise climatique avérée où toutes les alternatives à la mobilité individuelle

motorisée doivent être mises en œuvre.

Tout ensemble d'habitations, toute zone d'emplois disposera à moins de 3 km d'un arrêt de transport public. Toute ville, même petite, sera équipée d'une maison des services au public (MSAP) desservie par des services réguliers de transport public.

La demi-heure, l'heure, les deux heures

Pour être attractif, un service de transport doit couvrir une amplitude horaire suffisante (6h-22h a minima) et y offrir une fréquence suffisante.

Ainsi, dans un rayon d'une demi-heure autour d'une ville, une fréquence minimale de la demi-heure s'impose (bien davantage en heures de pointe et en zone dense) pour les services reliant les grandes villes entre elles. Appliqué dans les pays voisins, **un service horaire est la norme**, l'existence d'un service toutes les deux heures permet de répondre à une majorité des besoins.

L'utilisation de **voies réservées** (rails de préférence) permet de garantir la régularité et la fiabilité, gages d'une bonne fréquentation. C'est indispensable pour les services à forte fréquence (train, métro, tramway, BHNS) mais c'est vrai également pour les services moins fréquents. A fréquence égale, **un service ferroviaire est ainsi 2 à 3 fois plus attractif qu'un service routier**, même quand le temps de trajet est comparable. A noter que l'exploitation d'une voie ferrée n'a de sens que pour y faire rouler un minimum d'une quinzaine de trains par jour. C'est dans ce sens qu'il faut savoir procéder à la **renaissance de voies ferrées** actuellement non circulées ou à leur réouverture au trafic voyageurs.

Dans certains cas (villages ou hameaux isolés, etc), les fréquences de cars ou minibus peuvent être virtuelles, c'est-à-dire n'être activées qu'en fonction d'une demande effectuée au moins 2 heures avant, ou à la montée des voyageurs à l'arrivée au train (ou car) à la gare de rattachement. Au final, c'est à chaque regroupement de communes de mettre en œuvre son **système global de mobilité accessible à toutes et tous**. La participation des usagers à son pilotage est essentielle.

Faciliter les transports et rapprocher les services

Au-delà des outils législatifs, il s'agit pour l'État et ses services déconcentrés d'**accompagner techniquement et financièrement les territoires** dans l'étude et la mise en œuvre de leur projet global de mobilité inclusive, de jouer le rôle de facilitateur vis-à-vis des entreprises et services publics, notamment pour la création des maisons des services au public (MSAP). **Les services de mobilité seront financés au regard des services rendus à la société** sur le plan social, économique et environnemental. Ces investissements publics seront en partie financés par la **participation des grandes entreprises, lesquelles seront associées** aux réflexions territoriales en matière de mobilité au titre de leur obligation à mettre en œuvre eux-mêmes des Plans de mobilité, tout comme les administrations, établissements hospitaliers et d'enseignement.

La France compte seulement 1676 **maisons de service au public** dont 856 labellisées France Services réparties sur le territoire, pour un objectif gouvernemental de 2500 en 2022, soit une maison France Service par canton au minimum. **Le maillage territorial sera renforcé**, en complément et non en remplacement des services publics existants, en privilégiant les territoires ruraux et les zones péri-urbaines. **Leurs effectifs recevront une formation adaptée et pluridisciplinaire** pour leur permettre de conseiller tous les publics sur l'ensemble des services. Leur accessibilité doit être renforcée : en effet, beaucoup ne sont pas accessibles en transport public.

Pour faciliter la mobilité des personnes en situation de handicap **les schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services publics seront rendus opposables** selon les recommandations de la Cour des Comptes. Les normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite seront étendues, notamment en garantissant une assistance en gare quand elles en feront la demande.