

AVANT-PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Le Premier ministre a saisi le CESE le 12 octobre 2018 sur un avant-projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Cet avant-projet de loi adopte une approche transversale en abordant les modes routiers, ferroviaires, fluviaux, à l'exclusion de l'aérien. Le texte inclut les nouvelles mobilités et les nouveaux usages.

Il comprend 5 titres, 14 chapitres et 29 articles (53 en comptabilisant les articles en bis, ter, etc.) et un grand nombre de dispositions d'importance diverse, dont 10 des objectifs et mesures phares sont les suivants selon le ministère des Transports : la couverture de tout le territoire par des autorités organisatrices des transports dont la cohérence des actions est organisée par les régions ; l'obligation d'associer entreprises et usagers/usagers aux décisions structurantes sur l'offre de mobilité ; la coordination des acteurs publics en faveur de la mobilité solidaire ; l'ouverture des données des mobilités et des véhicules connectés ; un cadre favorable au déploiement des nouvelles mobilités ; des Zones à faibles émissions (ZFE) dans les grandes villes ; un plan vélo pour tripler son usage, dont le forfait mobilité durable ; un effort accru pour multiplier par 5 le nombre de véhicules électriques ; une stratégie d'investissement de l'État dans les transports pour la période 2019-2023 ; la détermination des conditions d'ouverture à la concurrence des bus en Île-de-France avec mise en place d'un cadre social.

Le CESE, dans l'avis sur cet avant-projet de loi, met en avant 3 principes :

1. Les nouvelles technologies, si elles comportent des risques pour l'emploi et la vie privée, portent un espoir : celui d'apporter des solutions de mobilité plus individualisées dans les transports en commun et plus partagées dans l'automobile, alternatives à l'autosolisme. C'est une opportunité économique, sociale et environnementale à saisir en veillant à leur appropriation, y compris dans les zones concentrant « l'illectronisme ». L'accès pour toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif sur tout le territoire.

2. Le secteur des mobilités doit endencher une forte réduction des émissions polluantes. Cela nécessite l'effort de toutes et tous, personnes et acteurs de l'économie, et ne sera acceptable que si cela s'opère dans le cadre d'une justice économique et sociale. Le secteur de la mobilité est le principal responsable d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans notre pays et le seul dont les émissions se sont accrues depuis 1990. Une politique résolue doit donc être mise en œuvre d'urgence. A défaut, les efforts des autres secteurs (industrie, habitat...) pour limiter le réchauffement climatique sous 1,5 degré deviendraient très difficilement atteignables. La mobilité doit devenir un atout du développement durable.



Bruno Duchemin

est membre au titre de la vie économique et dialogue social et de la Confédération française démocratique du travail (CFDT). Il est membre du Syndicat national des conducteurs de trains FGAAC-CFDT. Il siège au CESE à la section de l'aménagement durable des territoires et à la section de l'environnement où il représente le groupe de la CFDT.

Contact :

bruno.duchemin@lecese.fr
01 44 43 62 52

3. L'évolution des infrastructures des mobilités doit aussi s'inscrire dans un budget réaliste. Trop de projets ont été avancés, avec consultation des populations, puis reportés ou abandonnés par manque de prévoyance budgétaire. Les choix de futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables.

Version non définitive

Les recommandations du CESE

Le CESE invite à conforter la dimension économique, sociale et environnementale de l'avant-projet de loi par des propositions concrètes de la société civile.

GOVERNANCE DES MOBILITÉS ET COUVERTURE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

- Pour ne pas laisser de territoire en carence d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), organiser par la loi la complémentarité et/ou la subsidiarité entre les divers niveaux de collectivités coordinatrices sur les bassins de mobilité ; veiller pour chaque transfert à l'équilibre budgétaire des collectivités prenantes ou cédantes de la compétence mobilité.
- Définir des normes sociales communes à tout le secteur, englobant les divers modes, les nouvelles mobilités permises par le numérique, les transports urbains et périurbains, *via* une concertation nationale avec les partenaires sociaux ; garantir les mêmes conditions de concurrence entre tous les modes de transports qui assurent les mêmes services (monopoles/nouveaux entrants, uberisation (par exemple taxis/VTC).
- Pour le CESE, la taxation est un instrument efficace de développement durable si elle est juste et proportionnée, et les populations l'accepteraient d'autant qu'elles constateraient que la collecte finance des solutions alternatives de mobilité qui leur sont destinées, ce qui pose la question du fléchage des taxes liées à la préservation de l'environnement.
- Améliorer la péréquation solidaire entre territoires et entre secteurs économiques ; rechercher un équilibre dans le financement des moyens nécessaires pour la mobilité entre les prélèvements sur les entreprises, les ménages, les usagers et les usagers, et d'autres revenus (taxation des plateformes numériques de mobilité. . .).
- Prendre en compte, pour l'évaluation de l'efficacité environnementale de chacun des modes, les externalités des transports afin d'encourager le report modal sur ceux plus vertueux.
- Créer dans chaque région, le cas échéant *via* un opérateur sous DSP, une plateforme numérique unique permettant à chaque personne, où qu'elle soit sur le territoire, de recevoir les offres de mobilité répondant à ses besoins. Veiller à l'interopérabilité des systèmes régionaux de transports et édicter un socle de base minimal défini nationalement.
- Prévoir dans les plans de mobilité (PDM) des contrats de déplacements issus d'une large concertation territoriale sur le modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en impliquant les branches pour atteindre la taille critique.
- Inclure dans les PDM des mesures facilitant les mobilités pour les personnes en difficultés : femmes (sécurité), jeunes ruraux (mise à disposition de véhicules partagés à 2 ou 4 roues si possible électriques, aides au financement du permis. . .), personnes à mobilité réduites, personnes âgées (accès au numérique) . . . Mettre à l'étude un passe mobilité avec des tarifs sociaux, sans discrimination géographique.
- Décliner pour les Outre-mer les engagements de l'État résultant des mesures présentées par le Président de la République en juin 2018 et inscrites dans le Livre Bleu issu des Assises des Outre-mer pour y déployer des solutions collectives et de nouveaux modes de transport alternatifs.

ENCOURAGEMENT DES INNOVATIONS ET DES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

- Rechercher une convergence européenne pour imposer des règles et normes économiques, sociales et environnementales, à l'ensemble du secteur de la mobilité, y compris les plateformes numériques ; renforcer les pouvoirs des CNIL française et européennes.
- Ne pas aller au-delà de l'ouverture des données de la mobilité en temps réel qu'impose la réglementation européenne, préserver secret des affaires et respect de la propriété intellectuelle.
- Encourager la création d'un « Airbus de la mobilité » s'appuyant sur la coopération des opérateurs européens, modifier le droit européen des concentrations, encourager l'élaboration de projets communs par les grands groupes de mobilité pour faire face à l'hégémonie des plateformes ; favoriser la création d'un écosystème français de start-ups liées à la mobilité.

- Favoriser un débat national sur les nouvelles mobilités (conférence au CESE, débat au Parlement) sur des sujets tels que véhicule autonome, mobilité partagée. . . ; éviter de traiter le sujet du véhicule autonome par ordonnance.
- Faire du covoiturage une possibilité de service de transport régulier organisé par les AOM, développer des partenariats facultatifs entre AOM, entreprises et salariés/salariées.
- Conforter le dialogue social au sein des plateformes numériques de mises en relation pour renforcer la réglementation sociale ; ne pas exonérer de requalification en salariat les plates-formes de mise en relation qui éditeraient une Charte et étendre aux plateformes qui mobilisent plus de 500 personnes l'obligation de reporting de responsabilité sociale des entreprises (RSE).
- Faciliter l'usage des mobilités actives pour les déplacements du quotidien ; renforcer le dialogue entre partenaires sociaux pour encourager télétravail, coworking et mise en place de « bureaux des temps » au sein des AOM ; lutter contre l'étalement urbain (densification de l'urbanisme).
- Mieux définir la notion de « véhicule propre », intégrer dans les choix les nuisances générées par la conception, l'usage et le recyclage des véhicules, dont celles liées à la production et au transport de l'énergie utilisée. Préserver des alternatives (biogaz, pile à combustible). Encourager la transition énergétique dans les transports vers des énergies moins polluantes en actualisant les besoins.
- Préserver une mobilité inclusive dans la mise en place de Zones à faibles émissions (ZFE) ; aider aux changements d'usage nécessaires des personnes ou entreprises.
- Le CESE reste réservé sur l'idée d'un péage urbain qui renforcerait les inégalités sociales et territoriales. L'effort doit d'abord porter sur l'accès à toutes et tous aux centres-villes via des transports décarbonés, à faibles émissions, si possible de porte-à-porte avec une large concertation.

INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS ET MESURES DIVERSES

- Flécher la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers la mobilité et, pour chaque mode, prendre en compte les coûts externes.
- Confier au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) un rôle d'évaluation et d'alerte à mi-parcours de la programmation et de préparation des programmations suivantes (post 2022).
- Prendre en compte la dimension européenne dans la programmation des infrastructures, ouvrir la perspective des investissements au-delà de 2027 (nouveau Schéma national des infrastructures de transport - SNIT).
- Prendre en compte, pour juger de la nécessité de toute infrastructure majeure, les bénéfices attendus sur : l'économie des territoires concernés, la réduction des inégalités sociales, la sécurité et, notamment via l'Autorité environnementale, l'environnement.
- Favoriser la plus large concertation sur les projets aux différentes phases de conception et de réalisation, pérenniser le comité sur la qualité de services.
- Sécuriser sur le long terme les engagements de l'État, le montage financier du canal Seine-Nord Europe, élargir l'hinterland des ports du Havre et de Rouen (corridor fret ferroviaire sur la liaison Ouest-Est du Havre jusqu'à l'Allemagne) et investir plus fortement dans les ports.
- Mettre en adéquation les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec les objectifs, notamment en ce qui concerne l'affectation de recettes supplémentaires à hauteur des 500M€ par an à trouver à partir de 2020 dans la programmation et quant à l'apurement de la dette SNCF contractée par l'AFITF.
- Renforcer les missions de sûreté dans les mobilités en étoffant notamment les forces de sécurité et la présence humaine dans les transports publics, recueillir l'avis des organismes reconnus sur l'égalité femme-homme, tenir des statistiques générées des infractions.
- Confier à l'ARAFER le contrôle et la régulation de la mission de sûreté de la RATP ; maintenir la limitation de durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 mètres.
- Mettre en œuvre un programme national de sauvegarde des emprises ferroviaires et des mesures de sauvegarde des emprises fluviales.
- Favoriser concertation et dialogue social lors de l'ouverture à la concurrence du secteur des mobilités, l'adhésion des personnels et le respect de leurs conditions sociales étant un élément majeur de l'amélioration recherchée de la qualité.

SECTEUR DES TRANSPORTS EN 2016

29,6 %
des émissions de GES
28,5 %
de la consommation
énergétique finale

Le secteur des transports est le principal responsable des émissions de CO2 en France et le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté depuis 1990.

Source : CGEDD

Aujourd'hui, 80 % du territoire ne sont pas couverts par une Autorité organisatrice de mobilité (AOM).

Des millions de personnes n'ont pas d'autre choix que l'automobile pour leurs déplacements de plus de quelques kilomètres.

En 2016, les personnes résidant en France ont parcouru un total de

956 milliards de kilomètres via un moyen de transport motorisé,

soit 50 milliards de plus qu'en 2013

(source : Centre d'observation de la société).

L'automobile est utilisée pour 80 % de ces distances.

Pour se rendre au travail, sa part est proche de

70 %.

MOYENS DE TRANSPORTS UTILISÉS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL (EN %)

	2006	2015
Pas de déplacement	4,4	4,5
Marche à pied	7,9	6,3
Deux roues	4,0	3,8
Transports en commun	13,5	14,8
Voitures, camion, etc.	70,2	70,6
Total	100,0	100,0

Source : INSEE

La péréquation solidaire entre les territoires est un enjeu, car

une grande part de
l'emploi
se concentre
dans les métropoles
et les grandes villes

alors que
les territoires
périphériques ou ruraux
disposent de moyens limités
pour faire face aux besoins
de transports de leur
population

permettre aux
transports collectifs
d'assurer une part
conséquente des trajets
domicile/travail