



GILLES SAVARY CONSULTANTS
Affaires publiques et européennes

SÉMINAIRE TRANSCITÉS REIMS – 27 MARS 2018

BILAN ET PERSPECTIVES DES ASSISES DES MOBILITÉS

**A. Assises des mobilités + Rapport COI Duron + Rapport Spinetta
=
Réforme Mobilités à 3 volets**

- LOM : rupture conceptuelle → Des transports aux mobilités
- Loi de programmation des investissements d'infrastructures
- Ouverture du rail français à la concurrence

2018 = Vers un nouveau cadre juridique des mobilités

LOM : Une nouvelle loi pour répondre à trois objectifs

1. Refonder un cadre juridique global et cohérent après des années de réformes séquentielles :

- Loi SRU du 13 décembre 2000 → Régions AOT Ferroviaires / VTA syndicats mixtes / STIF
- Loi du 13 Août 2004 → Transfert de 18 000 km de routes nationales aux Départements
- Loi du 8 Décembre 2009 → Création de l'ARAF
- Loi du 3 Mai 2010 → Grand Paris → Taxe sur les bureaux
- Loi MAPTAM du 27 Juin 2014 → Dépénalisation du stationnement, AOM
- Loi du 4 Août 2014 → Réforme ferroviaire

- Loi du 1^{er} octobre 2014 → Relative aux taxis
- Loi NOTRE du 7 Août 2015 → Regroupement des intermodalités
→ Transfert aux Régions : transports routiers non urbains et scolaires
→ SRADDET et schéma régional de l'intermodalité
- Loi Macron du 7 Août 2015 → Création de l'ARAFER, régulation des autoroutes

Conclusion (intermédiaire) :

La future loi mobilités ne part pas de zéro !

2. Adapter le Droit aux nouveaux usages et enjeux de mobilité - intégration intermodale :

- De transport à Mobilité
- Impact des applications numériques sur les mobilités
- Emergence des nouvelles technologies (véhicules connectés, véhicules autonomes)
- Développement des modes doux (vélo, marche à pied) et des engins de déplacement personnels

3. Adapter la gouvernance des transports à de nouvelles priorités de politiques publiques :

- Lutter contre le réchauffement climatique et les pollutions dues aux transports
- Décongestion urbaine
- Faciliter les transports du quotidien
- Anticiper le développement des véhicules du futur → Décarbonation, véhicules autonomes
- Mieux protéger les transports contre les risques d'accidents et d'attentats
- Afficher un programme d'investissements et le doter des financements nécessaires
- Réformer notre système ferroviaire en transposant les directives européennes d'ouverture à la concurrence

B. Les grands enjeux de la future loi à la lumière des travaux préparatoires

Rappel des sources :

➤ 6 Rapports des Assises de Mobilités

- Plus intermodales V. Lacroute
- Plus propres P. Oliva
- Plus connectés B. Pancher
- Plus soutenables N. de Saint Pulgent
- Plus solidaires M. Neugnot
- Plus sûrs G. Savary

➤ 2 rapports spécifiques

- Conseil d'orientations d'infrastructures Ph. Duron
- L'avenir du transport ferroviaire J.C. Spinetta

1. Changer de paradigme : MAAS Priorité à l'utilisateur plutôt qu'au mode

- Approche inclusive :
 - Intégration billettique et tarifaire
 - Systèmes d'information multimodaux
 - Développement d'applications numériques mais aussi de guichets de proximité
 - Création d'un label « Territoires à mobilité inclusive »

- Approche intermodale (AOM) :
 - Développement de pôles d'échanges intermodaux (PEM)
 - Intégration des modes doux (plan national vélo)
 - Accélérer l'adaptation des véhicules et des gares aux PMR
 - Encadrer juridiquement l'usage de la rue (engins de déplacement personnels)

➤ Quelle nouvelle gouvernance ?

- Extension de la compétence d'AOM aux Régions
- Suppression des zones blanches d'AOM → la Région compétente par défaut
- Gouvernance articulée autour du couple **Régions** (conception de la politique) à travers Agence ou Syndicat Mixte / **Bloc communal** (mise en œuvre opérationnelle).
- Contrats opérationnels territoriaux ?
- Reconduction des appels à projets mobilités
- Questions :
 - Quelle prévalence entre AOM : Articulation Région / Métropoles ?
 - Rôle et place de l'Etat ?
 - Association des Départements ?
 - Couverture numérique : articulation politiques de mobilité et déploiement du numérique ?
 - Réforme ou non du VT ?
 - Qui est l'ensemblier intermodal (y compris TAD) : Régions en charge de l'ingénierie territoriale ?

2. Adapter les financements aux nouvelles priorités de mobilité

- Cibler les investissements en faveur des déplacements du quotidien (D/T)
- Privilégier la massification des transports collectifs et collaboratifs d'accès aux agglomérations, ainsi que de grandes lignes d'AT
- Améliorer significativement le niveau de régénération des lignes ferroviaires du réseau historique
- Substituer des services de CHNS plus cadencés aux lignes ferroviaires sous-utilisées
- Ouvrir des voies autoroutières aux cars et au covoiturage avec tarifications privilégiées
- Intégrer le TAD dans des plans de mobilité territoriaux

- Mettre en place des tarifications adaptées à la lutte contre la pollution et les congestions :
 - Généraliser des bonus / malus de tarification routière
 - Remettre en place une vignette automobile
 - Instaurer une écotaxe régionale
 - Faciliter la mise en place de péages urbains
 - Etendre territorialement le VT en incitant à l'extension / fusion des AOM urbaines / rurales
 - Affecter une part de l'augmentation de TICPE à l'AFITF
 - Prolonger les péages autoroutiers au-delà des périodes contractuelles d'amortissement
 - Ouvrir la possibilité de péager l'ensemble des réseaux routiers (free flow)

- Trouver 1 milliard d'euros supplémentaires pour l'AFITF
 - Nouvelles ressources affectées :
 - TICPE
 - Vignette
 - Ecotaxe partagée (Etat / Régions / Départements)
 - Rationaliser les investissements par une loi de programmation financée (convergence programmation / financements)

3. Assumer un haut niveau de sécurité dans les transports

- Réduire la mortalité routière :
 - Limitation de vitesse généralisée (80 km/h) ou sélective sur le réseau bidirectionnel ?
 - Améliorer l'état du réseau national et du réseau départemental (resserrer la coopération Département / Etat)
 - Créer une Agence « Routes de France » pour recueillir les financements de maintenance et d'entretien
 - Introduire la maintenance prédictive des réseaux
 - Expérimenter les éthylomètres antidémarrage sur les véhicules légers
 - Instaurer une journée annuelle sécurité routière dans les écoles

- Anticiper les nouveaux risques :
 - Par un code d'usage de la rue en milieu urbain
 - En encadrant l'usage des nouveaux engins de déplacement personnel → en mettant en place une politique anti-distracteurs
 - En encadrant l'usage des véhicules autonomes et des véhicules connectés
 - En ouvrant les données routières (analyse de l'accidentologie)
 - En accélérant le plan de sécurisation des passages à niveau
 - En améliorant la tenue au feu des cars

- Améliorer le dispositif de prévention des attentats et des fraudes :
 - En développant la télésurveillance comportementale
 - En sécurisant les transports par cars et les transports scolaires (alertes)
 - En généralisant l'usage des caméras-piétons aux contrôleurs et vérificateurs (dont les chauffeurs de cars)
 - En expérimentant les marches exploratoires et les arrêts à la demande contre les agressions à caractère sexuel
 - En améliorant la gouvernance de la sûreté :
 - Hors Appels d'offres, par la possibilité ouverte aux AOM urbaines de se doter de services de sécurité propres
 - En mettant en place des contrats d'objectifs de la sûreté dans les réseaux autour des Préfets.

4. Accompagner les innovations et le développement des mobilités d'avenir

2 grands objectifs : Décarbonation / Connectivité

1. Objectif neutralité carbone en 2050

- I. Accélérer l'électromobilité (toutes technologies).
2030 : Zones 0 émissions dans les villes
 - i. Des mesures d'urbanisme réglementaire :
 - Généraliser les zones 30 dans les villes
 - Créer des zones « piétonnes et cyclables » dans les agglomérations avec 2 pénétrantes continues au moins
 - 2025 toute les agglomérations couvertes
 - D'ici 2030 relier toutes les agglomérations de moins de 20 000 habitants et distantes de moins de 10 km par des pistes cyclables
 - Mise en œuvre de plans vélos et piétons dans les villes → extension des compétences des AOM
 - Développer des zones de covoiturage et d'autopartage

- ii. Accélérer le déploiement des réseaux de recharge
 - Créer un fonds de financement des infrastructures de recharge
 - Simplifier les règles d'équipement en recharges des copropriétés (notification / accord par défaut)

- iii. Doter la France d'une stratégie industrielle pour le véhicule motorisé :
 - Volet mobilité
 - Volet production, distribution

- iv. Créer des nouvelles incitations à la décarbonation
 - Aligner la fiscalité sur les carburants :
 - ✓ Intégrer les GES dans les taxes
 - ✓ Eteindre progressivement le remboursement du gazole pro
 - Faciliter la mise en œuvre de péages urbains :
 - ✓ Abaisser le seuil à 100 000 habitants
 - ✓ Outil de pleine compétence
 - ✓ Possibilité de modulations (qualité de l'air)

- Incitations financières
 - ✓ Revaloriser l'indemnité kilométrique vélo
 - ✓ Intégrer les frais de covoiturage dans les frais déductibles
 - ✓ Prévoir un soutien financier du TAD
 - ✓ Permettre aux entreprises d'offrir des bons de mobilité à leurs salariés
- Rendre obligatoires les plans de mobilité pour toute entreprise ou administration de plus de 100 salariés.
- Concrétiser les conclusions des Assises Nationales de la logistique
 - ✓ Charte logistiques durable en ville
 - ✓ Soutenir financièrement les collectivités qui se dotent d'un plan logistique
 - ✓ Mieux aménager la ville en matière de logistique
 - Réserver des terrains pour plateformes multimodales
 - Droit de préemption sur le domaine fluvial
 - Mutualiser les transports sur le dernier kilomètre
 - Conserver un avantage fiscal pour le GNV et le GNL.

2. Accélérer et encadrer le développement du numérique dans les transports

- Open data, y compris véhicules individuels
- Développer des plateformes régionales et locales
- Promouvoir les initiatives pilotes
- Mettre en place un calendrier des infrastructures connectées
- Développer les systèmes de transports intelligents (interface véhicules infrastructures) en partenariat public / privé
- Mettre en place une politique de licences et d'accréditations des applications numériques
- Créer un Conseil National pour l'expérimentation des innovations ou un Comité National d'éthique et de cybersécurité
- Former les forces de l'ordre à la prévention et à la détection des cyberattaques sur véhicules connectés.

Conclusion

1. Une Gouvernance des transports profondément réorganisée

Les Régions, grands ensembliers des mobilités :

- D'AOT en AOM ?
- Compétentes dans les zones blanches ?
- Quelle articulation avec les CDC AOM ?

L'Etat, les Départements et les Communes confirmées en matière d'infrastructures :

- Quelle articulation avec les Départements et les Communes sur le routier ?
- Quels financements ?

2. Organiser l'Intermodalité

Conjuguer centralisation régionale...

- Rôle des SRADDET
- Intégration fonctionnelle au niveau régional : Data, SIM, Billettique
- Rôle de l'Etat et des Préfets ?

...et décentralisation opérationnelle

- Sur-mesure territorial : le rôle des AOM locales, quels financements ?
- L'enjeu du milieu diffus : TAD ?
- Articulation TER et routier : comment organiser la cohérence des priorités régionales et des besoins locaux ?

La consécration des modes doux dans les priorités politiques de mobilité :

- Quel « plan vélo » ? Associé aux TER et transports interurbains ?
- Quelle politique piétons ?
- Quelle prise en compte en milieu diffus ?

3. Financer les mobilités

Trouver de nouvelles ressources

- Supportabilité (route = 33 milliards de prélèvements fiscaux)
- Quelles compensations pour les milieux diffus captifs de la route ?
- Trouver un équilibre entre extension du VT et développement économique rural.

Quelle péréquation des recettes ?

- Entre l'Etat (vignette, TICPE), les agglomérations (péages urbains et extension du VT), les Régions (TVA) et les zones rurales : au sein des AOM ou entre AOM ?
- Avenir des petites lignes ferroviaires ?

Comment améliorer l'accès aux centralités, sans pénaliser le monde rural et péri-urbain ?

- Flécher des ressources urbaines pour les AOM rurales ?
- Contribution des Autoroutes ?
- Tarifs de parkings en ville ?
- Comment financer la maintenance des réseaux routiers départementaux et communaux ?

4. Quelle contribution des nouvelles technologies ?

Développer des applications locales ou régionales ?

- L'enjeu de la Data
- Trop d'applis tue les applis ?
- Comment inciter le covoiturage non professionnel ?
- Mixer le système d'information voyageurs pour tous les publics (relai des communes, centres d'appels locaux, à quel niveau ? Régional, local, opérateur ?

Promouvoir les tarifications incitatives

- Dégrèvement pour les utilisateurs collaboratifs (covoiturage, autopartage, péages autoroutiers)
- Intégrer la distance domicile-travail ?
- Dédier des couloirs autoroutiers aux cars et aux covoitureurs ?

Quels apports des véhicules autonomes ?

- Transports publics sur voies autoroutières autonomes ?
- Infrastructures axiales dédiées ?

Deux grands enjeux :

- Accélérer la résorption des zones blanches internet haut débit.
- Quelle politique de parkings (et de tarification) articulée aux développements des trajets ruraux-urbains en cohérence avec le développement des voies dédiées pour cars et covoiturage.

5. Calendrier de la loi LOM : un agenda bousculé par la Réforme ferroviaire

- 224 mesures nouvelles répertoriées : quelle part législative ? Quelle part réglementaire ?
- Dépôt du projet de loi en CM le 25 Avril ?
- Première lecture à l'AN en Juin.

18 mois en moyenne pour faire une Loi + Décrets d'application à échéance aléatoire.

Une Révolution, mais une Révolution lente...

Merci de votre attention