

Conférence de presse – 10 septembre 2019

La LOM : un long processus inachevé et à forte mobilisation

La LOM - Loi d'Orientation des Mobilités - vient s'inscrire dans un long processus de réflexion et de concertation avec tous les acteurs de l'écosystème des mobilités. Commencé avec les assises, beaucoup se sont investis dans les débats, puis lors des votes au Sénat et à l'Assemblée pour moderniser la LOTI de 1982, intégrer au code des transport les évolutions intervenues depuis peu, permettre les innovations, faciliter et encadrer les expérimentations.

Si la mobilisation de tous les acteurs fût un succès et un atout, force est de constater que ce long processus a perdu de son souffle avec les épisodes gilets jaunes et les reports successifs dans l'ordre du jour des Assemblées et reste inachevé puisque la partie financière, sans laquelle la loi n'est qu'une boîte à outils, est reportée à la loi de finances.

Les français ont pris conscience du caractère essentiel des mobilités et se déclarent satisfait à 72 % de ce projet de loi, même si l'irruption des trottinettes et la limitation de vitesse à 80 km/h ont détourné l'attention de nos concitoyens des débats sur les choix écologiques et climatiques, les Assises puis la loi ont mis l'accent sur le transports des particuliers après des décennies d'investissement dans le TGV mais aussi d'une politique continue d'encouragement à l'utilisation de la voiture, et sa priorité donnée aux transports routiers de marchandises qui a écrasé les autres modes dont le fret ferroviaire. L'épisode "gilets jaunes" et "pollution /canicule" sont venus réorienter partiellement le projet de loi et en souligner les insuffisances.

Des avancées incontestables

La fin programmée des zones blanches de la mobilité

C'est un des points essentiels de la loi : faire en sorte que pour chaque parcelle de territoire, pour chaque citoyen, une autorité organisatrice de la mobilité existe et porte la compétence mobilité. En effet, 70% du territoire et 30% de nos concitoyens ne relèvent à présent d'aucune AO (Autorité Organisatrice) ayant cette compétence. Le sujet a fait l'objet de débats approfondis entre élus pour une prise en compte des réalités, une mise en œuvre progressive des possibilités de retour. La prise en compte affirmée de l'étalement urbain, l'incitation au télétravail ne peuvent cependant se substituer à la possibilité d'un versement mobilité interstitiel à 0,3% pouvant financer les actions en faveur des mobilités dans les zones plus rurales.

Le dispositif positif des zones à faibles émissions

Le déploiement des zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations d'ici à 2020 prend en compte la nécessité de réduire la pollution de l'air est positif. Les élus sont incités à se saisir du dispositif et donner l'élan espéré. L'absence de garanties pour l'efficacité des plans d'action est en partie compensée par la prise de conscience des populations de l'urgence d'agir, et les mesures d'accompagnement (bonus-malus...). La loi renforce aussi le lien entre plan climat et plan de mobilité.

Enfin un plan vélo

Doté d'un fonds national pour accompagner les projets de mesures d'accompagnement pour l'apprentissage du vélo, la protection des vélos, leur stationnement... Ce plan vélo, s'il n'a pas l'ampleur espérée au départ est une véritable évolution et un encouragement aux élus locaux à répondre à la demande des citoyens de plan de mobilité douces.

La loi pose le cadre et clarifie le texte pour l'open data des applications Maas, la voiture autonome.

La loi fixe les conditions de partage des données et permet aux systèmes de billetterie, d'information voyageurs en temps réel d'être intégrés à différentes plate-formes multimodales. De même, un cahier des charges réglementaire s'appliquera à tous les acteurs, quel que soit le modèle des services numériques multimodaux. La loi s'efforce d'équilibrer et de concilier les activités et les relations entre les chauffeurs VTC, les livreurs et les plate-formes, en particulier sur les conditions de prix de rémunération des prestations, des compétences professionnelles des conditions de travail et des garanties de protection sociale.

Des points de vigilance dans la mise en œuvre

La loi institue des comités de partenaires créés à l'initiative de chaque Autorité Organisatrice et en fixe la composition. Les usagers y sont mentionnés. La loi fixe aussi une liste des thèmes assez larges et assez complète sur lesquels les partenaires sont amenés à donner leur avis. Le Sénat a en outre rétabli les contrats opérationnels de mobilité entre les AO. Ces dispositifs seront précieux pour débattre des plans de transport, des tarifications, des intermodalités et questions stratégiques. La FNAUT sera vigilante à ce

que des sous-comités réunis régulièrement puissent traiter des ponctualités au quotidien, de la qualité de service, de la gestion des situations perturbées.

Mesure phare, le forfait mobilité durable reste optionnel et renvoyé aux négociations d'entreprise. La FNAUT sera vigilante sur la période d'expérimentation retenue et la possibilité de la rendre obligatoire à son terme.

La limitation à 80 Km/h de la vitesse, que la FNAUT a soutenue publiquement à plusieurs reprises a fait l'objet de possibilités d'assouplissement à l'initiative des élus départementaux. La FNAUT le regrette et suivra avec attention la mise en œuvre de ce dispositif.

Les atteintes possibles à la qualité du service public de transport.

L'attention portée aux nouvelles mobilités, co-voiturage, autopartage, et à la nécessaire conduite d'expérimentation du véhicule autonome ne doit pas se faire au détriment de la vitesse commerciale des autobus et autocars. Or le risque est réel de voir partagés les couloirs réservés, ou à remettre en cause le partage de la voirie, à renvoyer le bus dans la circulation générale.

Les insuffisances de la loi

La loi encadre le déploiement des services de vélos et trottinettes en flotte libre (free floating) avec un régime d'autorisation préalable et la possibilité de soumettre ces véhicules à une redevance d'occupation domaniale. Elle n'impose pas de participation aux obligations de service public par exemple en imposant une disposition minimum de ces véhicules en bout de ligne pour faciliter le dernier kilomètre du soir ou en heure creuse.

Le texte ne nous semble pas à la hauteur des enjeux sanitaires et climatiques, et de l'accord de Paris pour deux raisons. En renvoyant à la loi de finance les dispositions financières, il ne tranche pas sur la question de l'équité entre les modes et la contribution de l'aérien et de la route ou financement des infrastructures et au budget de l'AFTITP ni ne remet en cause les avantages fiscaux dont ils bénéficient. Le texte donne un caractère facultatif à ce grand nombre de mesures et ne fixe qu'à 2040 la fin de vente des véhicules essence et diesel. Or la seule date compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 (recommandation du GIEC) serait 2030.

Parallèlement une dizaine de projets d'infrastructures autoroutières et de contournement urbain (Rouen, Strasbourg) sont maintenues, qui engendreront une augmentation du trafic.

Les Français, apparemment satisfait de la LOM.

Les Français, selon ODOXA, approuvent l'encadrement des vélos et trottinettes qui encombrant abusivement l'espace public ; ils approuvent la possibilité donnée aux Régions de gérer les petites lignes (mais sans savoir sur quels financements), le forfait mobilité durable de 400€ défiscalisé et la contribution du transport aérien au financement du développement des autres modes. Mais ils récusent toute atteinte à l'automobile : vitesse, rapprochement à 2030 de l'interdiction de vente des véhicules essence et diesel.

Le renvoi à la loi de finance

La LOM qui devait être une loi de programmation préparée par le rapport Duron et ses 3 scénarii reste une loi "boite à outil", selon les termes de la ministre. Les grands choix et arbitrages sous-tendus par les modalités de financement sont renvoyés à la loi de finances. Pour la FNAUT sont décisifs :

- le choix du scénario, la priorité donnée au ferroviaire et le calendrier qui en découle pour les investissements ferroviaires, le contournement de Lyon, les voies d'accès au Lyon/Turin, le désengorgement de Bordeaux et Toulouse, l'axe méditerranéen.
- Le 4e appel à projet suscitant un accord des AO métropolitaines et régionales pour la régénération des Etoiles ferroviaires permettrait le maillage des grands aires urbaines et la déserte des première et deuxième couronnes.
- Le financement du Grand Paris.
- La FNAUT suivra particulièrement les textes relatifs aux sociétés de projet et le rapport sur les perspectives de relance des trains de nuit.
- Enfin, elle attend également la publication du rapport Philizot sur les "petites lignes", les modalités de financement allouées aux régions via les CPER ou les dispositions liées aux possibilités d'expérimentation annoncées par les collectivités régionales.

L'examen des amendements en commission a peu modifié le texte. L'examen des amendements en séance plénière de l'Assemblée Nationale puis au Sénat dira si les Assemblées vont de l'avant.

Où en est le Pacte ferroviaire en cette rentrée de septembre 2019 ?

1. Menée au pas de charge, la réforme ferroviaire entérinée avec le vote du Pacte ferroviaire le 18 juin 2018 a acté plusieurs décisions positives :

- la reprise d'une grande partie de la dette ferroviaire selon un calendrier en 2 étapes.
- l'ouverture à la concurrence après tant d'années de tergiversations.
- la réforme de la gouvernance de la Sncf avec la création de SA pour les 3 EPIC plus celle du Fret et celle de Gares et Connexions rattachée à Sncf Réseau.
- le renforcement des pouvoirs de l'ARAFER, les garanties d'indépendance de Sncf Réseau, et les garanties d'équité pour les nouveaux entrants dans le cadre des textes européens et français relatifs à la sécurité ferroviaire, aux droits sociaux inscrits dans une nouvelle convention collective de branche.

2. La deuxième phase, celle des décrets et ordonnances, celle de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire vient tempérer un peu cette première phase, à la fois quant au rythme, et quant au caractère franc de la rupture.

- En réalité tout commence avec 2020. D'ici-là, ce sont les préparatifs qui sont observés. La composition des conseils d'administration des SA n'est pas connue et les interrogations vont bon train sur le choix du nouveau président.

La SNCF se prépare à l'ouverture à la concurrence et cherche à réduire ses coûts selon un rythme qui s'accélère (réduction du nombre de guichets, accélération du tout digital...), à accroître sa productivité (accroissement de l'utilisation du matériel, concentration des fréquences sur les grands axes et réduction des dessertes de villes moyennes même grandes : Annecy, Chambéry, Grenoble ...).

- L'inquiétude se manifeste sur les conditions d'ouverture à la concurrence. Les Régions et l'AFRA, auditionnées au Sénat, s'inquiètent de l'obtention rapide et exhaustive des données indispensables pour répondre aux futurs appels d'offres (données relatives à la maintenance des matériels, à la fréquentation, aux coûts par ligne...).

Plusieurs personnalités expertes du secteur témoignent de leur inquiétude sur l'indépendance réelle du gestionnaire d'infrastructure, sur les dispositions des décrets et ordonnances qui ne suppriment pas ou risquent de recréer des barrières à l'entrée.

Enfin le rythme de négociation de la convention collective de branche se révèle assez lent.

- La séparation des rôles de l'État, tuteur de l'entreprise publique et Autorité organisatrice de transport, à ce titre responsable du cahier des charges des appels d'offres pour les lignes mises en concurrence (Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux), reste ambiguë, quand on voit ce même État, garant de d'une ouverture transparente à la concurrence et tuteur de l'exploitant de ces lignes, solliciter l'avis de l'ARAFER sur la possible atteinte à l'équilibre économique de ces mêmes lignes.

- L'État a refusé la concurrence sur le réseau LGV selon le système des franchises de lignes regroupées par lot au profit d'un système de modulation des péages des sillons pour que la concurrence conserve son attrait pour les nouveaux entrants. On constate dès à présent un attrait de la SNCF mais aussi des nouveaux entrants pour les lignes LGV les plus fréquentées et circulées et un désintérêt de la SNCF pour les lignes transversales et les dessertes TGV jugées peu rentables, organisant les correspondances TER pour les réduire (exemples de Grenoble, Chambéry, Annecy).

L'horaire 2021 sera donc crucial, et les débats sur les couples concurrence / aménagement du territoire relancés dès la fin 2019. Ce dossier, couplé avec celui du financement des contrats de plan État / Région et des "petites lignes" est complexe. En atteste le retard dans la publication du rapport Philizot.

3. La nomination de Madame Borne au poste de ministre de la transition écologique et solidaire, en plus de son portefeuille de ministre des transports peut modifier les équilibres et les arbitrages.

La FNAUT, historiquement favorable à un ministère des transports et de la mobilité de plein exercice observe que cette "indépendance" a permis la tenue des Assises de la Mobilité, et le vote prochain de la LOM. Elle n'a pas permis que cette loi soit une loi de programmation financière telle que prévue initialement et qui programmait et sanctuarisait le financement des infrastructures.

Elle n'a pas non plus permis que la mobilité devienne une "solution" aux défis et nécessaires transformations liées au changement climatique et à la transition énergétique.

De ce point de vue, la FNAUT réitère sa demande d'être membre du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) , après le vote de la loi le pérennisant, et membre du CNTE, aux côtés des ONG dont l'approche des questions est d'abord climatique et énergétique, celle de la FNAUT étant celle de la Mobilité.