L'impact de l'avis du CESE sur la loi d'orientation des mobilités

Catégorie
Éclairages
Date de publication
Publiée le 29/01/2020
Saisine liée :
Avant-projet de loi d'orientation des mobilités
Chapeau
Saisi mi-octobre 2018 par le Premier Ministre sur l'avant-projet de loi, le CESE a rendu son avis en moins d'un mois.
Bruno Duchemin a rapporté l'avis du CESE "Avant-projet de loi sur les mobilités" pour la section de l'aménagement durable des territoires.
L'adoption de l'avis a eu lieu en séance plénière le 14 novembre 2018, en présence d'Elisabeth Borne, ministre en charge des Transports.
Fin novembre 2018, le projet de loi était présenté en Conseil des ministres et transmis pour examen au Parlement.
La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été adoptée le 19 novembre 2019 par l'Assemblée nationale, et promulguée le 24 décembre 2019 après avis du Conseil constitutionnel.
Corps

Les évolutions entre l'avant-projet de loi (APDL) soumis pour avis au CESE fin 2018 et la loi promulguée le 24 décembre 2019 ont été considérables. Le facteur est de 3,5 entre le nombre de titres et d'articles dans l'avant-projet de loi soumis pour avis au CESE et la loi promulguée.

De nombreuses préconisations du CESE se trouvent dans la loi promulguée :

Titre I Programmation des investissements de l'Etat dans les transports : (art 1 à 3)

- Le CESE a placé comme 1er « défi de la mobilité, la difficulté de répartir des offres sur tout le territoire pour toutes et tous est porteuse d'inégalités ».

-> « Réduire les inégalités territoriales » figure désormais explicitement dans la loi comme 1er objectif en son article 1.

- Le CESE appel dans son avis à augmenter fortement la rénovation des réseaux d'infrastructures existants. Si les infrastructures sont un atout de l'attractivité et du développement de notre pays, les réseaux vieillissent et doivent être rénovés.

-> « Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux » figure désormais explicitement dans l'objectif 2 de la loi.

Titre II : Améliorer la gouvernance des mobilités (art 4 à 24)
Ch I « Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire »

- L'avant-projet de loi prévoyait : si les communes membres d'une communauté n'ont pas transféré la compétence mobilité à une intercommunalité, à défaut, la Région « peut » exercer cette compétence. Nous avons dit : Non ! La région « doit » alors exercer la compétence mobilité pour n'oublier personne.

-> L'article 8 de la loi indique désormais « Sur le territoire des communautés de communes où ce transfert de compétences ne s'est pas fait, la Région exerce de plein droit cette compétence en tant qu'AOM." Le point IV de cet article 8 vise à assurer l'équilibre financier des transferts des compétences transport.

Titre III : Réussir la Révolution des nouvelles mobilités (art. 25 à 48) Chap. II : Encourager les innovations en matière de mobilité (art. 31 à 48)

- La préconisation 14 de l'avis : faire du covoiturage une possibilité de service de transport régulier organisé par les AOM, avec des partenariats de mobilité entre les entreprises et les salariées/salariés.

-> La loi crée une possibilité de versement d'une allocation par une AOM au conducteur qui fait un déplacement de covoiturage ou à leurs passagers, ou passagères, ce qui va dans le sens préconisé.

- L'avis préconise de renforcer le dialogue social au sein et avec les plateformes numériques de mise en relation. Il s'oppose à exonérer de requalification en salariat les plateformes de mise en relation qui édicteraient une telle charte (préconisation n°15).

-> Plusieurs modifications des articles 44 à 48 de la loi par rapport à l'avant-projet de loi concernent la possibilité pour une plateforme d'établir une charte fixant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations et ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relations.

Titre IV : Développer des mobilités plus propres et plus actives (art 49 à 97) Chap. III : Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion (art. 73 à 94)

- L'avis approuve la mise en place de Zones à faibles émissions (ZFE) prévue par l'APDL mais émet des réserves sur l'idée d'un péage urbain en raison des inégalités sociales et territoriales que celui-ci renforcerait.

-> La loi développe les dispositions portant sur les Zones à faibles émissions (ZFE) que le CESE approuve. Elle ne retient pas la mise en place de péages urbains prévue par l'avant-projet de loi, conformément aux recommandations du CESE (préconisation n° 22).

Titre V : Simplification et mesures diverses : (art 98 à 189)
Ch I : Renforcer la sûreté et la sécurité : (art. 98 à 130)

- La préconisation 9 de l'avis recommande d'inclure dans les Plans de mobilité (PDM) des mesures facilitant les mobilités pour les personnes rencontrant des difficultés : femmes (sécurité à certaines heures), personnes à mobilités réduites et personnes âgées.

-> L'article 101 de la loi, ajouté par rapport à l'APDL dispose qu'« en période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tous points de la ligne régulière à la demande des usagers souhaitant descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation ». Cela va dans le sens de la préconisation n° 9 du CESE.

Rapport annexé

- L'avis du CESE préconise « de mettre en adéquation les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France(AFITF) avec les objectifs, (Préconisation n°29), « un fléchage de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers la mobilité » (préconisation n° 23). L'APDL n'apportait en effet aucune précision quant à la nature des ressources supposées abonder l'AFITF « à hauteur de 500 M€ par an à partir de 2020 ».

-> La loi remplace ces dispositions par un paragraphe ne mentionnant plus ce montant de 500 M€ par an mais précisant que :
-Affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'€ par litre de la TICPE sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transport ;
-Affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion ;
-Affectation à l'AFITF de ressources complémentaires… ».
Ces modifications dans la loi convergent avec les préconisations de l'avis en précisant certaines des ressources prévues pour financer l'AFITF, dont une part de TICPE.
© - copyright CESE - Mai 2024