SÉNAT

Paris, le 15 avril 2019

LOM – Les apports du Sénat

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Réf : DEVDUR_2019_0218

I. DES RESSOURCES – c'était la principale lacune du texte pour le financement des infrastructures de transport.

La programmation proposée par le Gouvernement dans son projet de loi n'était pas financée. Les dépenses inscrites pour 2019 sont d'ailleurs déjà surévaluées par rapport au budget réel voté par l'Afitf fin février.

Le Sénat a donc, dans un esprit de responsabilité :

– **sanctuarisé les ressources dédiées aux infrastructures** (qui ne doivent plus reposer sur des recettes instables comme le produit des amendes radars) ;

– **affecté intégralement la hausse de TICPE sur les carburants de 2014, qui pèse sur les automobilistes et les transporteurs routiers**, au financement de la remise en état de nos infrastructures ;

– prévu un **contrôle démocratique de la programmation** : le Conseil d'orientation des infrastructures a été prévu dans la loi ; il aura pour mission d'établir un point d'étape annuel sur la mise en œuvre de la programmation ainsi qu'une réévaluation quinquennale de la trajectoire. C'est essentiel pour assurer la transparence.

Même sous ces conditions, la commission a constaté que **400 à 600 millions d'euros seraient toujours manquants pour permettre la mise en œuvre de la programmation : elle a fait le choix de ne pas prévoir d'énième taxe supplémentaire non-affectée, mais souhaite qu'une part plus importante de TICPE soit affectée** aux infrastructures, sur les 17 milliards d'euros perçus par l'État (chiffre pour 2019).

Le Sénat a également **enrichi les objectifs de la programmation financière**, qu'il a déplacés en ouverture du projet de loi :

– priorité donnée au désenclavement des territoires ruraux, qui devient l'objectif numéro 1 de la programmation ;

– ajout d'un objectif de désenclavement, afin qu'au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne soit privée d'une desserte de qualité (autoroute, voie à circulation rapide, gare LGV) et que les habitants n'aient pas à faire plus de 45 minutes pour accéder à une préfecture ou une sous-préfecture ;

– ajout de la prise en compte des spécificités des territoires de montagne et des territoires insulaires ;

– soutien au développement de la « végétalisation des infrastructures ».

II. DES MOYENS (notamment financiers) pour les collectivités notamment les plus rurales, pour couvrir les « zones blanches de la mobilité »

Le Sénat a voté des dispositifs permettant aux collectivités territoriales qui assureront la compétence mobilités de disposer des **moyens** pour le faire :

– **affectation d'une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilités dans les territoires dont les ressources sont insuffisantes** : l'affectation de cette taxe, acquittée par les automobilistes, permettra ainsi la **mise en place de vraies alternatives à la voiture individuelle** et de rompre le cercle vicieux de la « double peine » des habitants de ces territoires, dont les revendications sont au cœur de la crise des gilets jaunes ;

– **fléchage des certificats d'économie d'énergie** vers des **actions en faveur du développement de la mobilité propre** ;

– possibilité pour les collectivités situées dans les territoires ruraux d'instaurer un **versement mobilité à taux minoré même en l'absence de services réguliers** de transports.

Au-delà des moyens financiers, **davantage de souplesse a été introduite par le Sénat** pour l'exercice par les collectivités de la compétence mobilités :

– délai allongé pour la prise de compétence ;

SÉNAT

– concertation renforcée *via* les « contrats opérationnels de mobilité »

– réversibilité du transfert de compétence d'un commun accord ;

– plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, afin de développer et mieux coordonner les actions en faveur de la mobilité de certains publics fragiles ou en difficulté (demandeurs d'emploi, personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, jeunes en apprentissage) ;

– simplification de la gouvernance locale de la mobilité, en permettant aux autorités organisatrices de définir librement la composition et le fonctionnement des comités des partenaires ;

– possibilité de transférer la gestion de certaines lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic aux collectivités, notamment aux régions, afin de répondre à la question de l'avenir des petites lignes.

Le Sénat a enfin adopté des **incitations concrètes au développement des offres de mobilité dans les zones peu denses** :

– aide à l'installation de bornes de recharge électriques publiques dans les zones les moins couvertes ;

– optimisation des services de transport scolaire, en facilitant leur ouverture à d'autres usagers dans les territoires ruraux et en développant le dialogue entre autorités organisatrices de la mobilité et établissements scolaires en matière de temps scolaires ;

– un soutien au télétravail, en permettant aux entreprises qui développent ce mode d'organisation de bénéficier d'un avantage financier en termes de versement mobilité à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance.

III. Renforcement de la LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Le Sénat a tout d'abord, dès le stade de la commission, **favorisé les mobilités actives comme la marche et le vélo** (schéma national des véloroutes et des voies vertes, stationnement conforté pour les vélos aux abords des gares et dans les trains, itinéraires piétons et cyclables prévus par les plans de mobilité).

Cet axe a été enrichi en séance par l'adoption d'amendements prévoyant :

– la programmation par l'État d'un **enseignement du vélo** au sein des établissements du premier degré à compter du 1er janvier 2022 ;

– que les **cars neufs** affectés au transport de personnes, à l'exception des services urbains, doivent être équipés **d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés** à compter du 1er janvier 2021 ;

– que les régions devront **identifier, dans leurs schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) les véloroutes d'intérêt régional** à développer.

Le Sénat a également :

– encouragé le **développement des véhicules à faibles émissions**, notamment en donnant les outils appropriés aux collectivités (création de voies et de stationnement réservés par exemple) ;

– amélioré le dispositif du forfait mobilités durables en l'ouvrant aux conducteurs qui effectuent un trajet en covoiturage et en **permettant le cumul** du forfait mobilités durables avec le remboursement des frais de transports en commun et des frais d'essence ;

– permis aux employeurs de prendre en charge jusqu'à 400 euros (et non 200 euros) les frais de leurs salariés exposés pour l'alimentation des véhicules électriques et hydrogènes ;

– permis à toutes les agglomérations de mettre en place des zones à faibles émissions (et non seulement celles de plus de 100 000 habitants) ;

– prévu que l'évaluation des nuisances sonores ferroviaires inclut des indicateurs de bruit événementiel (pics de bruit) ;

– adopté des mesures de soutien au **développement du transport fluvial** ;

– introduit un soutien au renforcement de la qualité de l'air dans les communes subissant les pollutions des paquebots ;

– créé une **obligation de verdissement des flottes d'entreprises gérant plus de 100 véhicules de moins de 3,5 tonnes** (au moins 10 % de véhicules à faibles émissions à chaque renouvellement avant 2025) ;

– doublé l'obligation de verdissement des flottes de taxis et VTC gérant plus de 10 véhicules et des flottes de loueurs de véhicules automobiles (au moins 20 % de véhicules à faibles émissions à chaque renouvellement avant 2022) ;

– apporté des améliorations à l'usage de la servitude de marchepied le long des cours d'eau du domaine public fluvial, qui génère des conflits d'usage.

SÉNAT

IV. Une meilleure RÉGULATION des services de mobilité en « FREE-FLOATING »

Le Sénat a créé un **nouveau régime d'autorisation préalable pour les services de mobilité en *free-floating*,** permettant aux collectivités de les soumettre à des prescriptions particulières. Ce sujet est particulièrement important pour les grandes agglomérations, qui voient ces nouveaux engins envahir progressivement la voie publique sans aucun moyen ni aucun cadre juridique approprié.

Le Sénat a également **supprimé l'article 20 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique qui prévoyait pour ces dernières la possibilité d'adopter des « chartes facultatives »**, demandant à ce qu'une réforme plus globale du statut des collaborateurs de ces plateformes soit conduite.

V. VOLET NUMERIQUE

Le Sénat a **facilité le développement de services « MaaS »** : les collectivités sont dotées des moyens juridiques pour agréger différents services de transport dans une même application, de sorte qu'un trajet nécessitant de recourir à un ensemble de solutions de transports (train, voiture, vélo...) ne fera l'objet que d'une seule facturation.

Le Sénat a aussi **renforcé l'information sur la disponibilité des taxis en temps réel**.

VI. Amélioration de la SÉCURITÉ et de la sûreté dans les transports

Le Sénat a :

– fait de la **sécurité** un des objectifs de la programmation ;

– renforcé la sécurité des passages à niveau (localisation des passages à niveau dans les GPS, équipement des véhicules de transport collectif de dispositifs permettant leur localisation, diagnostic de sécurité des passages à niveau) ;

– introduit **2 nouvelles expérimentations** : l'une permettant aux bus et tramways d'être équipés de **caméras pour mieux analyser et comprendre les accidents se produisant sur la voie publique**, l'autre permettant aux **agents de l'ensemble des exploitants de services de transport de procéder à l'enregistrement de leurs interventions lorsqu'un incident se produit** ;

– permis aux préfets et aux présidents de département de **remonter la**

vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, après avis de la commission départementale de la sécurité routière ;

– sécurisé le **volet social de l'ouverture à la concurrence des bus RATP**, en précisant, sur le modèle de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018, les garanties accordées aux salariés transférés automatiquement en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport par autobus et les informations dont ils disposeront dans le cadre de cette procédure.