



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

6 janvier 2017

Les attentes des usagers des transports : propositions de la FNAUT pour une loi d'orientation de la mobilité intérieure (LOMI)

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), publiée le 30-12-1982 puis intégrée au code des transports en 2010, est la loi fondamentale d'organisation des services terrestres de transport. Elle a affirmé un droit au transport permettant aux usagers de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité ». Elle a clarifié les relations entre autorités organisatrices et opérateurs en imposant un contrat entre les deux parties.

Lors de la conférence environnementale du 27 avril 2016, le Premier ministre a annoncé la mise en chantier d'une LOMI : une initiative qui est justifiée aux yeux de la FNAUT pour deux raisons.

1. Depuis 1982, la mobilité s'est profondément transformée.

La répartition géographique de la population et les besoins de mobilité ont évolué. De nouvelles pratiques, de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes de gestion sont apparues. De nouveaux centres de décision se sont imposés, de nouvelles lois impactant les transports ont été adoptées. La crise économique a créé des contraintes financières. Le secteur ferroviaire s'est dégradé. (annexe 1)

2. Depuis 1982, ses coûts économiques, sociaux et écologiques se sont aggravés.

L'aggravation des nuisances urbaines et le dérèglement climatique, dont le secteur des transports est responsable pour une large part, ont suscité de nouvelles préoccupations. Mais, malgré le renouveau des modes de transport vertueux (vélo, tramway, TER,...), le volume des trafics les plus nocifs pour l'environnement – automobile, camion, avion – a continué à augmenter (annexe 2).

La LOTI a constitué un progrès considérable, elle a permis de gérer plus rationnellement le secteur des transports, mais elle n'a pas permis d'enrayer sa contribution à la crise écologique.

Le travail de la FNAUT

La FNAUT n'a pas cherché à rédiger un projet de loi, mais à lister des thèmes nécessitant une adaptation législative et à réaffirmer des principes directeurs. L'objectif poursuivi est double.

1. Une loi actualisée pour moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements

Il s'agit d'adapter la LOTI aux évolutions de la mobilité ; de clarifier les relations entre Etat, autorités organisatrices et opérateurs ; d'introduire des mesures organisationnelles concernant l'intermodalité, le numérique, les déplacements transfrontaliers, la complémentarité des modes, la concurrence intramodale,... ; enfin de démocratiser les mécanismes de décision.

2. Une loi écologisée pour en faire un outil de la transition énergétique et écologique

La nouvelle loi LOMI doit anticiper les contraintes futures donc favoriser les modes écologiques par le choix des infrastructures et la fiscalité, et viser une réduction de la mobilité contrainte. Outil de la politique de transition énergétique, elle doit être globale, donc intégrer les nouvelles pratiques de mobilité, les déplacements automobiles, le transport aérien intérieur et le transport du fret.

Exposé des motifs : les principes directeurs de la LOMI

1. La LOMI doit affirmer le droit à la mobilité pour tous, c'est-à-dire le droit de se déplacer sans être obligé de posséder une voiture.

- La possibilité de se déplacer en sécurité à pied, à vélo, en transport collectif (urbain, routier, ferroviaire), en voiture, en deux-roues motorisé,... doit être garantie sur tout le territoire.
- L'espace public et tous les transports collectifs (gares et stations, véhicules) doivent être adaptés aux déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- La tarification du transport collectif doit être adaptée aux moyens des ménages modestes.
- La continuité temporelle de l'offre de transport collectif doit être mieux fiabilisée.

2. La loi doit affirmer le principe d'intermodalité en matière d'itinéraires, d'horaires, de pôles d'échanges, d'information, de tarification et de billettique. Elle doit garantir une information multimodale ainsi qu'un système billettique intermodal et multi-opérateurs.

3. La loi doit affirmer le principe de complémentarité des modes (train/autocar, train/avion sur les relations intérieures, transport collectif/voiture, covoiturage, autopartage et vélo, train/camion/voie d'eau) : c'est la concurrence entre opérateurs, non entre modes de transport, qui doit être favorisée.

4. Le transport ferroviaire doit structurer la mobilité à moyenne et longue distance

- Un réseau ferré classique d'intérêt national, support de liaisons intervilles et régionales, et de trafic fret, doit relier entre elles les grandes agglomérations, irriguer tout le territoire et être connecté avec les réseaux frontaliers. Un réseau de LGV doit relier entre elles les grandes métropoles.
- Trois offres ferroviaires complémentaires sont nécessaires aux voyageurs : des relations TGV rapides sans ruptures de charge, sur LGV et lignes classiques, entre grands bassins de population ; des relations Intercités sur lignes classiques, nocturnes pour les longues distances et cadencées de jour, pour desservir les grandes agglomérations et les villes moyennes (situées ou non sur des axes équipés de LGV) ; des relations de proximité (de banlieue, régionales et transfrontalières).
- Le rail doit satisfaire tous les besoins des chargeurs : transport traditionnel et combiné, wagon isolé, autoroute ferroviaire, collecte par le réseau capillaire.

5. La LOMI doit être un outil de la transition énergétique et écologique

- Les externalités économiques, sociales et environnementales de la mobilité doivent être calculées de manière exhaustive, et réduites par une politique de reports modaux.
Le choix des investissements doit donner la priorité, sur l'ensemble du territoire, aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement : marche, vélo et transport collectif terrestre.
- La politique de l'aménagement du territoire doit viser une réduction de la mobilité contrainte et, en particulier, une limitation de la concentration de la population et des activités dans les métropoles et une limitation de l'étalement urbain diffus autour de ces métropoles.

1 - Moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements

1.1 - Le dispositif institutionnel : renforcer la cohérence du système de transport

- La loi doit organiser une coopération entre autorités organisatrices (Etat-Régions, Régions entre elles, Régions-métropoles, Régions-autorités frontalières), indispensable à une coordination optimale des offres de transport collectif.
- La compétence des autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOM) doit être élargie aux zones périurbaines, donc aux aires urbaines. Les AOM doivent être associées à l'élaboration des SCOT et des PLU, et donner un avis conforme sur ces documents.
- Les AOM et les Régions doivent se fixer des objectifs chiffrés de réduction de l'accidentologie, de la pollution de l'air, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre,... et un calendrier de réalisation de ces objectifs. Elles doivent disposer librement des moyens de traiter les pics de pollution de l'air.

1.2 - L'aménagement du territoire

- Un nouveau grand équipement public ou commercial ne peut être implanté à plus de 500 m d'un axe structurant de transport collectif existant ou programmé.
- Toute nouvelle implantation industrielle doit être reliée au réseau ferré.

1.3 - La marche, le vélo, la sécurité routière

- Toutes les gares doivent être équipées de vélostations ou de garages à vélos sécurisés. Le transport des vélos non démontés doit être possible dans tous les trains.
- La vitesse limite doit être abaissée à 30 km/h dans toutes les agglomérations afin de mieux y assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ; seuls les axes structurants ou utilisés par les transports publics de surface doivent rester à 50 km/h. La vitesse limite doit être abaissée à 120 km/h, 100 km/h et 80 km/h sur les autoroutes, voies express et routes ordinaires.

1.4 - Le transport collectif : faciliter l'accès, sécuriser le voyageur

- Les autorités organisatrices de transport collectif doivent introduire une tarification sociale (sur la base du quotient familial) adaptée aux ménages modestes.
- La loi doit renforcer les droits des voyageurs et imposer, en particulier, un dédommagement systématique et forfaitaire des abonnés en cas de service perturbé.
- La continuité temporelle de l'offre doit être mieux fiabilisée. Le niveau minimum de service prévisible doit être renforcé. L'exercice du droit de retrait ne doit être reconnu qu'en cas de danger grave et tant qu'il persiste, il doit être limité à la section de ligne sur laquelle le danger est apparu.

Les déplacements urbains

- Au-delà de l'interopérabilité billettique, l'intégration tarifaire de tous les modes de transport public (y compris régionaux) doit constituer une obligation sur le ressort territorial de chaque AOM.
- Les PDU doivent être obligatoires dans les agglomérations d'au moins 20 000 habitants.
- Aucun seuil démographique ne doit être imposé pour l'instauration du péage urbain.

Le transport par autocar

- Un service routier libéralisé ne doit pas compromettre l'équilibre économique d'un service ferroviaire ou routier conventionné. Cette régulation doit être renforcée par l'Etat.
- Quels qu'en soient le financeur et le gestionnaire, une gare routière doit être accessible à tous les autocaristes, sans discrimination, moyennant une redevance d'accès et de stationnement.

Le transport ferroviaire

Gouvernance

- **L'EPIC SNCF** de tête doit être supprimé. Une **Agence ferroviaire** proposera à l'Etat une politique ferroviaire de long terme en concertation avec toutes les parties prenantes. Elle veillera à la cohérence des politiques des exploitants et du gestionnaire de l'infrastructure (GI).
- Un nouveau **GI**, indépendant des exploitants, doit regrouper la gouvernance du réseau, sa maintenance et son développement. Il doit garantir une égalité de traitement entre exploitants.
- **SNCF Mobilités** doit devenir une société anonyme à capital public.
- Les **gares ferroviaires** ne doivent pas être gérées par les opérateurs mais être rattachées au nouveau GI, sauf les gares à vocation purement régionale, qui peuvent être confiées à la Région ou à l'exploitant. Elles doivent être accessibles à tous les opérateurs, sans discrimination.

Infrastructures

- C'est l'Etat qui doit financer les grands travaux ferroviaires voyageurs et fret (LGV, Lyon-Turin, CFAL). Pour cela, il disposera d'une part du produit de la fiscalité écologique des transports.
- Les TGV doivent desservir les gares centrales existantes ; en cas d'impossibilité technique démontrée, les gares implantées sur les LGV doivent être connectées au réseau ferré classique.
- La tarification des sillons doit inciter les opérateurs ferroviaires à utiliser davantage le réseau.
- Le GI doit être autorisé à financer des travaux sur les lignes à faible trafic, vitales pour les petites villes et les territoires ruraux, même s'ils ne peuvent être financièrement rentabilisés.

Exploitation

- Les contrats de service public (TER et Intercités) doivent faire l'objet d'appel d'offres. L'ouverture à la concurrence doit être autorisée dès 2019, sans attendre la date butoir (2023) fixée par le 4^{ème} paquet ferroviaire européen. Des appels à manifestation d'intérêt peuvent être lancés par l'Etat ou les Régions pour l'exploitation des TER, Intercités, trains de nuit, TGV abandonnés par la SNCF.
- L'information horaire et la billettique doivent être interopérables. Il doit y avoir un seul fournisseur de billets, ou bien chaque opérateur doit fournir les billets sans discrimination.
- Les tarifs sociaux doivent être opposables à tous les opérateurs.

1.5 - La démocratisation des décisions

- La gouvernance des transports urbains doit être démocratisée : les usagers doivent être consultés régulièrement par les autorités organisatrices (projets, cahiers des charges, rapports des délégués) et siéger aux conseils d'administration des entreprises exploitantes.
- Des représentants des voyageurs et des chargeurs doivent siéger aux conseils d'administration de l'Agence ferroviaire, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Des instances de concertation par bassins doivent être créées pour les Intercités, les TGV intérieurs et internationaux.

2 - Faire de la loi un outil de la transition énergétique et écologique

2.1 - Garantir l'équité concurrentielle en mettant tous les modes sur pied d'égalité

- La tarification de chaque mode doit intégrer ses coûts économiques et externes, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.
- Les niches fiscales doivent être éliminées. La fiscalité écologique, de faible niveau en France, doit être développée dans le secteur du transport.

Transport routier

- Le barème fiscal kilométrique ne doit plus surestimer le coût d'usage de la voiture.
- L'écotaxe poids lourds doit être rétablie, par l'Etat ou à l'initiative des Régions.

Transport aérien

- Le kérosène consommé en trafic intérieur doit être taxé au même niveau que le gazole.
- Les subventions aux compagnies aériennes et aéroports doivent être interdites.

Economie numérique

- Toutes les entreprises de mobilité (y compris Google, Amazon, Blablacar ...) doivent être soumises aux mêmes obligations en matière d'accès aux infrastructures, d'open data, de partage de données, de règles relatives à l'accessibilité, d'accès à la profession, de couverture sociale, de publicité des émissions par trajet et de règles fiscales.
- Les indemnités perçues dans le cadre de l'économie participative (covoiturage, location de voitures entre particuliers) doivent être taxées.

2.2 - Encourager les comportements vertueux

- L'indemnité kilométrique vélo doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail : son versement par l'employeur doit être obligatoire, elle doit être étendue au secteur public et le plafond de défiscalisation doit être réévalué.
- Le taux de TVA pour les transports collectifs conventionnés (transports urbains, TER et Intercités), services de première nécessité, doit être ramené de 10 % à 5,5 %.
- L'Etat doit contribuer au financement de la mobilité urbaine sous forme d'appels d'offres réguliers incitant les collectivités locales à développer les transports collectifs et les aménagements cyclables. Il doit favoriser l'expérimentation du péage urbain.
- L'Etat doit donner aux Régions les ressources financières pérennes nécessaires au développement des infrastructures et services TER. Un budget spécial doit permettre d'aider les Régions à réhabiliter les lignes et gares abandonnées (comme en Allemagne).

Annexe 1 - Depuis 1982, la situation des transports a profondément évolué.

- Les **besoins de mobilité** ont évolué : la population a augmenté, elle a vieilli, elle s'est concentrée dans les **grandes agglomérations** ; l'**étalement urbain diffus** s'est généralisé, d'où un allongement des distances à parcourir quotidiennement, une diminution du ratio recettes/dépenses des transports urbains ; les **déplacements transfrontaliers** se sont multipliés.
- Les **comportements des usagers** ont évolué : caractérisés par l'individualisme et l'immédiateté, amplifiés par les nouvelles technologies de l'information, ils influencent profondément les modèles économiques du transport public.
- De **nouvelles pratiques** (covoiturage, autopartage, vélo et voiture en libre-service, taxi Uber, autocar longue distance, avion à bas coût, intermodalité...) sont apparues.
- De **nouvelles techniques** (TGV, tramway, BHNS, téléphérique urbain, vélo de ville, vélo à assistance électrique, voiture hybride et électrique, autoroute ferroviaire) se sont développées.
- De **nouveaux centres de décision** se sont imposés : Union européenne, RFF devenu SNCF Réseau, régions (qui disposent dorénavant de la liberté tarifaire), intercommunalités.
- De **nouvelles méthodes de gestion** ont émergé : yield management, paiement dématérialisé, révolution digitale, libéralisation (cars Macron, taxis Uber), internet (Blablacar...), tarification sociale, médiation pour le règlement des litiges.
- La crise économique, l'endettement de notre pays, la montée des dépenses sociales ont engendré de **nouvelles contraintes financières** pour les collectivités et les ménages.
- L'émergence de la sensibilité environnementale, l'aggravation de la pollution de l'air urbain et le dérèglement climatique, les variations parfois inattendues du prix du pétrole ont suscité de **nouvelles préoccupations politiques**. De nouvelles réponses (parfois criticables) ont émergé : zones à trafic limité, péage urbain, gratuité des transports, taxe carbone...
- De **nouvelles lois** impactant les transports ont été adoptées : loi sur l'air (LAURE de 1994), libéralisation du fret ferroviaire en 2006, loi portant réforme ferroviaire, loi sur la transition énergétique (et engagements pris lors de la COP 21), lois territoriales NOTRe (redistribution des compétences des régions et départements) et MAPTAM (création des métropoles), nouvelle carte régionale, loi Macron libéralisant le transport par autocar, loi Lemaire sur l'économie numérique...
- Enfin l'offre de **transport collectif urbain** ne répond plus à la demande croissante du public et le **système ferroviaire** est aujourd'hui dans une situation désastreuse.

Annexe 2 – Evolution du trafic routier 1990-2003 (avant la crise économique)

Nombre de véhicules x kilomètres (source : CGDD, mars 2012) :

- | | |
|-------------------------------------------------|----------|
| - Véhicules particuliers immatriculés en France | + 29,3 % |
| - Véhicules utilitaires légers | + 37,7 % |
| - Poids lourds toutes origines | + 34,3 % |