

La notion de mobilités s'apprête à succéder à celle de transports

L'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, rédigé sur la base des conclusions des Assises nationales de la mobilité du dernier trimestre 2017 - déposé au Sénat le 26 novembre 2018 - devrait commencer ce mois de mars avec passage devant la commission du développement durable le 6, puis en séance à partir du 19. Ce texte devrait permettre de franchir une nouvelle étape en matière de politique de transports avec l'ambition d'une offre globale qui puisse répondre à l'ensemble des besoins de déplacement à l'aide des nombreuses mobilités.



Apport essentiel de ce texte de 47 articles, la notion de mobilités succède à celle de transports. Le glissement sémantique entraîne désormais la couverture d'un champ qui va au-delà des équipements et infrastructures publics pour prendre en compte l'ensemble des besoins de déplacement sur tout le territoire et tous les moyens mobilisables pour les satisfaire, tels que l'incitation au covoiturage, par exemple, ou l'organisation de transports à la demande.

Dans le même esprit, la notion de « ressort territorial » succède à celle de « transport urbain » et se décline à travers plusieurs dispositions. Ainsi, le versement mobilité succède au versement transport et pourra être modulé en fonction de la densité démographique. De même, les plans de mobilités remplaceront les actuels plans de déplacements urbains (PDU) à compter de 2021 et comprendront des mesures contre l'étalement urbain. Il pourra même en exister dans les territoires ruraux. L'assistance technique départementale proposée aux communes est élargie et l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) qui apportera son appui aux nouvelles autorités organisatrices de mobilité (AOM) lors de leur création. La Région se verra attribuer d'office, à compter du 1^{er} janvier 2021, le statut d'AOM pour le compte des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dont toutes les communes n'auront pas à cette date communautarisé leur compétence dans ce domaine.

Le projet de loi propose aussi plusieurs mesures visant à adapter les transports aux nouvelles solutions de mobilités. Il encadre, par exemple, l'ouverture des données, et notamment celles des véhicules connectés, de même qu'il habilite le gouvernement à mettre en place par ordonnance un cadre législatif permettant la circulation de

véhicules automatisés à l'horizon 2020 à 2022. Dans les deux ans suivant la publication de la loi, des dérogations seront adoptées par ordonnance pour expérimenter de nouvelles solutions de mobilités dans les territoires peu denses, disposition qui pourrait en toute logique concerner les territoires de montagne. Enfin, le covoiturage sera encouragé grâce à l'autorisation

donnée aux AOM de soutenir financièrement les conducteurs qui le pratiquent, de même avec la réservation de places de stationnement et de voies de circulation. Relativement absente de l'économie générale du texte, la montagne devrait faire l'objet d'un certain nombre de propositions d'amélioration à travers les amendements des parlementaires issus de ces territoires.

LES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT ENVISAGÉS D'ICI 2027

Un article du projet de loi d'orientation des mobilités porte sur la stratégie d'investissement de l'État pour la période 2018-2027 et programme jusqu'en 2023 le montant annuel des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros environ sur la période 2023-2027.

Partant du constat que nombre d'investissements annoncés ces dernières années (notamment dans les contrats de plan État-Régions) n'ont pas été réalisés et qu'il faudrait pour cela porter à plus de 3 milliards d'euros par an le montant des dépenses - alors que la moyenne 2013-2017 est en dessous de 1,9 milliard par an - les

montants annoncés jusqu'en 2023 progressent d'environ 40 % pour s'approcher effectivement des 3 milliards.

Un rapport annexé au texte identifie par ailleurs les projets qui seront financés et qui s'articulent autour de cinq priorités (voir encadré). Concernant plus particulièrement les territoires de montagne, on relève en matière ferroviaire l'accessibilité de l'Occitanie depuis la Nouvelle-Aquitaine ou l'Île-de-France (Grand projet Sud-Ouest), la nouvelle ligne Provence-Côte d'Azur reliant Marseille, Toulon et Nice, la section transfrontalière du Lyon-Turin, la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pour ramener le trajet Paris-Limoges à 2 h 50 au lieu de 3 h 20 actuellement, et qui sera dotée de 16 nouvelles rames (plus d'un milliard de travaux) et,

DÉPENSES 2018-2023 DE L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE FRANCE

En millions d'euros

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Dépenses totales | 2 683 | 2 982 | 2 687 | 2 580 | 2 780 |