

REZO POUCE

*Et le projet de loi
d'orientation des mobilités*



A l'heure où l'actualité politique française est secouée par de fortes fractures économiques et sociales, dans un contexte d'urgence à agir pour le climat, 36 ans après la loi LOTI⁽¹⁾ et à l'aune des révolutions numériques, réformer les mobilités en France relève de la nécessité.

Au-delà des questions physiques, de flux de personnes ou de biens, et des questions techniques et opérationnelles, modifier le cadre général des politiques de mobilités soulève des interrogations multiples, interdépendantes, en termes de géographie sociale, de politiques urbaines, d'intégration/de développement économique, de solidarité territoriale, de péréquations fiscales, d'accès à l'éducation, à la culture, à la santé... Face à ces enjeux, quelle est la réponse apportée par le gouvernement ? Le projet de loi, plusieurs fois retardé, a finalement été présenté au Conseil des Ministres en novembre dernier, et Rezo Pouce, acteur de la mobilité partagée, pourrait être pressenti à jouer un rôle important dans sa mise en œuvre.

La loi mobilités : une boîte à outils large

Le projet de loi, découpé en 5 titres, traite 5 pans très différents de la mobilité :

- La gouvernance,
- La révolution des nouvelles mobilités (intégrant la question numérique et celle de la gestion des données)
- Le développement de mobilités propres et actives
- Les investissements de l'Etat dans les transports (notamment ferroviaires et de fret)
- Des mesures diverses comprenant la sûreté, la sécurité, la compétitivité et la coopération internationale.
- Le projet vise ainsi à encadrer les multiples acteurs des mobilités, dans des secteurs très divers.
- Les solutions proposées par Rezo Pouce et par Rezo Pro répondent aux enjeux de mobilités plus propres, inclusives et innovantes.

Le passage du droit des transports au droit à la mobilité

Ce changement de paradigme permet de couvrir l'ensemble des enjeux liés à la mobilité, au-delà du simple accès aux transports collectifs ou aux infrastructures.

Rezo Pro et Rezo Pouce, dont les actions prennent place sur des territoires ruraux et péri-urbains, agissent de concert avec les modes de déplacement existants, complétant l'offre de mobilité disponible. Toutefois, au sein de ces territoires, les transports en commun se raréfient. L'article 5 prévoit l'élaboration de plans de mobilité rurale, « afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité ».

Dans cette perspective, le versement « transport » évoluera en un versement « mobilité ». Cette contribution versée par les employeurs, en fonction de leur masse salariale, finançait le budget des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans leurs dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics.⁽²⁾ Désormais, ce prélèvement pourra financer les mobilités actives et partagées pour améliorer la coordination et faciliter l'émergence de nouvelles mobilités.

(1) Loi d'orientation des transports intérieurs

(2) Le versement « transport » constitue aujourd'hui la principale source de financement des politiques locales de mobilité organisées par les AOM (47 % pour la province, 42% en Île-de-France). Source : Etude d'impact de la loi LOM, 2018



La promotion et la régulation des alternatives à la voiture individuelle

ENCOURAGER LES MOBILITÉS ACTIVES

⇒ Le covoiturage : les AOM et les régions seront désormais en capacité de développer des incitations à la pratique du covoiturage. Cela pourra se traduire par des soutiens financiers, par la création d'infrastructures dédiées (emplacements de stationnement, voies réservées, etc). Les employeurs pourront verser jusqu'à 400 € par an, exonérés de charges ou d'impôts, aux salarié.e.e.s ayant recours au vélo ou au covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail. C'est ce qu'on appelle le « forfait mobilité durable ». Rezo Pro s'inscrit dans cette démarche, proposant une plateforme de mise en relation pour des salarié.e.s d'un même bassin d'emploi. Pour un coût faible, l'entreprise s'abonne au Rezo et permet à ses employé.e.s de covoiturer. Dans de nombreux cas, le coût de l'abonnement est même offert par Rezo Pro et la collectivité. Les 5 premiers salariés et les stagiaires ne sont pas pris en compte dans les abonnements. Rezo Pro monte des partenariats avec les structures d'insertion et de formation afin qu'elles puissent utiliser gratuitement le Rezo et en faire profiter tous leurs bénéficiaires.

⇒ Le vélo : les pôles d'échanges multimodaux et les bâtiments neufs ou rénovés devront être équipés de stationnements pour vélos. La RATP et la SNCF seront dans l'obligation d'installer des stationnements sécurisés pour les vélos en gare avant le 1er janvier 2024. Pour combattre les vols et les recels de vélo, les vélos seront marqués lors de leur vente chez un professionnel.

OFFRIR DES MOBILITÉS SOLIDAIRES ET INCLUSIVES

Le chapitre 3 du projet de loi traite de la « mobilité solidaire ». Les AOM auront la possibilité de mettre en œuvre des « services de mobilité à caractère social », « de dispenser des aides individuelles⁽³⁾ pour des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ». Rezo Pouce et Rezo Pro s'appuient sur des valeurs de solidarité et s'adressent parfois à un public en situation de précarité économique. Les AOM pourront également établir des politiques tarifaires préférentielles pour les personnes en situation de handicap, de réserver des places accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) aux bornes de rechargement électrique (articles 6, 7 et 8).

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS INNOVANTES...

⇒ ... par l'ouverture des données d'ici fin 2021 : sont concernées les données statiques (arrêts, horaires, tarifs) et les données dynamiques (horaires, perturbations, disponibilités des véhicules en libre-service) des transports en commun réguliers (bus, métros, bateaux, trains, avions). L'ouverture des données annonce un perfectionnement de la qualité des services de mobilité, y compris ceux de Rezo Pouce.

(3) La traduction effective de ces « services » ou de ces « aides individuelles » n'est pas précisée.



➡ ... grâce à un encadrement des nouvelles mobilités : Les AOM pourront établir des cahiers des charges en ce qui concerne les nouveaux services de mobilité (ex : free floating). Les maires pourront adopter des règles de circulation pour les nouveaux engins de déplacement individuels (ex : trottinettes, gyropodes). Ceux-ci seront intégrés au code de la route, avec une interdiction générale de circulation sur les trottoirs. Dans le cadre de la stratégie nationale pour le véhicule autonome, sera élaboré le cadre juridique permettant leur circulation.

➡ Quid des véhicules électriques ? Leur utilisation effective sera facilitée (infrastructures pour recharge électrique obligatoires dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, droit à la prise simplifié, etc).

DIMINUER LA CIRCULATION DES VÉHICULES LES PLUS POLLUANTS

Des zones à faibles émissions seront progressivement déployées (ZFE). Celles-ci permettront aux collectivités d'interdire la circulation aux véhicules les plus polluants, selon les critères de leur choix (horaires, zones, types de véhicules...). Les contrôles sur les émissions des véhicules à moteur seront renforcés. Covoiturer et/ou pratiquer l'auto-stop et ainsi réduire l'autosolisme prend donc tout son sens.

La création d'autorités organisatrices de la mobilité sur l'ensemble du territoire pour une gouvernance clarifiée

Actuellement, 80% du territoire représentant 30% de la population ne dispose pas d'AOM. Le projet de loi propose une révision de la gouvernance territoriale des mobilités, afin de pallier à ce manque.

GOUVERNER LA MOBILITÉ À DES ÉCHELLES ADAPTÉES

De manière générale, l'exercice effectif de la compétence mobilité reviendra aux mains des intercommunalités (EPCI) et par défaut, aux régions.⁽⁴⁾ Le rôle de chef de file des régions sera renforcé, elles devront en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), assurer l'intermodalité à grande échelle, notamment par le biais de service d'information et de billettique multimodales.

Des mesures spécifiques supplémentaires pourront être mises en œuvre afin de garantir la gouvernance de la compétence mobilité à une échelle pertinente et d'adapter le plus finement la coopération entre les échelons local et régional en fonction des besoins et des volontés de chacun. La région, en tant qu'AOM ou AOMR, pourra déléguer tout ou partie de ces missions à une EPCI, à une collectivité territoriale ou à une autre AOM. Par exemple, le service de car express pourrait être délégué à une ou plusieurs AOM, sans pour autant leur attribuer l'ensemble des lignes de bus régionales. Si besoin, la création de syndicats mixtes est encouragée pour exercer cette compétence à l'échelle la plus adaptée.

(4) « Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les communes appartenant à des communautés de communes qui ne sont pas autorités organisatrices auront jusqu'au 30 septembre 2020 pour transférer leur compétence en matière de mobilité à la communauté de communes dont elles sont membres. En l'absence de transfert, à compter du 1er janvier 2021, la région sera AOM. »



DE QUELLES COMPÉTENCES DISPOSERONT LES AOM ?

Les AOM se verront dotées :

➤ Des compétences transports : organisation des services de transports publics, des transports scolaires, des transports à la demande, des transports de marchandises et de logistiques urbaines si besoin ;

➤ Des compétences mobilités partagées : développement et organisation des services de covoiturage et d'autopartage ;

➤ Des compétences mobilités actives : développement du vélo, de services de locations de vélo, de la marche.

Elles auront en outre la charge d'élaborer pour les agglomérations de plus de 100 000 habitant.e.s des plans de déplacements urbains, des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant trait aux mobilités, un service d'information aux usager.e.s. Leur sera également confiée la faculté d'établir des plans de mobilité rurale.

UN TRAVAIL EN COLLABORATION

Des comités de partenaires seront créés au sein de chaque AOM, afin de réunir les acteurs concernés. Il est prévu que ceux-ci soient obligatoirement consultés avant tout changement de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, ou sur des questions relatives à la qualité des services et de l'information.

Une programmation des infrastructures : une augmentation des investissements

Sur la période 2018-2022, 13,4 milliards d'euros d'investissements sont prévus, soit une augmentation de 40% par rapport à la période 2013-2017. Ce budget sera dédié à l'entretien des réseaux existants, la désaturation des grands nœuds ferroviaires, au désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, à l'accompagnement au développement de mobilités propres, partagées, actives au quotidien, et au report modal dans le transport de marchandises. Favoriser le développement du covoiturage constitue l'une des manières les moins coûteuses et les plus efficaces pour désenclaver les voies terrestres. Rezo Pouce, un service low tech, peu onéreux, simple à mettre en place, pourrait bénéficier de ces investissements.

Situés au carrefour des enjeux environnements, de précarité sociale et de désenclavement territorial les services de Rezo Pouce et de Rezo Pro offrent des alternatives à la voiture individuelle, à l'autosolisme et s'inscrivent ainsi dans les perspectives gouvernementales.

