

Tout, tout, tout sur la loi sur les mobilités

« Le Moniteur » a pris connaissance de ce projet de loi qui doit être dévoilé à la rentrée. Il devrait transformer le paysage des infrastructures.

« **D**epuis 1982, nous n'avions pas eu de grande loi sur les mobilités (1), rappelait Bruno Cavagné, président de la FNTF, lors de l'assemblée générale des Canalisateurs mi-juin. Nous avons réalisé un gros travail auprès du candidat à l'élection présidentielle. »

Et le lobbying a payé. Après avoir lancé les assises de la mobilité, puis installé le conseil d'orientation des infrastructures, le gouvernement a dans ses tablettes une grande loi pour le secteur. Le texte, nommé « loi d'orientation des mobilités », devrait être présenté en Conseil des ministres à la rentrée. Il est encore en cours d'arbitrage, notamment sur les questions budgétaires, qui font l'objet d'importantes négociations entre le ministère des Transports et Bercy. « Le Moniteur » a pris connaissance du texte, dans sa version de fin mai, et dévoile en exclusivité les mesures phares qu'il contient.

Régionalisation du canal Seine-Nord

Chose promise, chose due. Fin 2017, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, s'était engagée auprès des élus concernés par le canal Seine-Nord, à ce que le projet soit régionalisé. A l'heure actuelle, le texte prévoit de transformer l'établissement public national « Société du canal Seine-Nord Europe » en un établissement public local à caractère industriel et commercial. Il doit assurer « la maîtrise d'ouvrage des études et travaux de réalisation de l'infrastructure fluviale ».

Le nouvel établissement serait directement rattaché aux régions des Hauts-de-France et d'Ile-de-France ainsi qu'aux départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. Terminée la tutelle du ministère des Transports. Il serait piloté par un directoire - composé majoritairement de représentants des collectivités territoriales, l'Etat ne conservant qu'un tiers des sièges - et un comité de surveillance. Enfin, une convention de financement devra être signée entre l'établissement et l'Etat pour actualiser les engagements financiers déjà pris.



Xavier Bertrand, président de la région des Hauts-de-France, a obtenu gain de cause. Ici, lors d'une manifestation d'élus locaux en faveur de la régionalisation du canal Seine-Nord le 3 octobre 2017 à Amiens.

Trois milliards par an pour l'Afitf

C'est une mesure à prendre avec des pincettes, puisque les arbitrages de Bercy ne sont toujours pas connus. Mais en l'état, le projet de loi fixe la programmation financière et opérationnelle des projets d'investissements pour la période 2018-2037. Et cela passe par l'accroissement des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (Afitf). Entre 2018 et 2022, son budget annuel augmenterait progressivement pour dépasser les 3 Mds € en 2022. Ces ressources « s'entendent hors financement de la réalisation du Grand Paris Express et du Charles-de-Gaulle Express, du tunnel de base du Lyon-Turin et du canal Seine-Nord », précise le texte. Ensuite, elles « seront maintenues à 3 milliards d'euros annuels sur la période 2023-2037 ».

Ces ressources financières doivent permettre d'atteindre les objectifs du gouvernement, à savoir : améliorer le service de transports, le moderniser et le pérenniser, développer des transports urbains plus performants, améliorer l'accès des villes moyennes et des territoires ruraux, et structurer des infrastructures et des services de fret performants. En outre, un accent particulier sera mis sur le développement de « grands projets de liaisons entre métropoles ».

Refonte du financement des infrastructures

Le texte contient plusieurs innovations qui concernent directement les collectivités locales. D'abord, elles pourront « créer une société publique revêtant la forme de société anonyme régie par le livre II du Code de commerce dont [elles] détiennent la totalité du capital ». Ensuite, certaines sont autorisées à créer des structures *ad hoc* pour conduire des projets d'infrastructures avec des ressources affectées. Par exemple, la métropole

de Lyon pourrait, aux côtés de l'Etat, lancer une structure afin de « financer, concevoir, aménager et réaliser l'ensemble des infrastructures de transport du projet dit "Anneau des sciences" sur [son] territoire et de mettre en place les services complémentaires ou connexes à ces infrastructures créées ou aménagées ». Dernière innovation : faire payer l'usage de certains axes routiers nationaux, départementaux ou communaux. D'ailleurs, le texte indique comment créer un péage urbain.

Enfin, le gouvernement prévoit la mise en place d'une vignette poids lourds pour « les véhicules qui empruntent le réseau routier national et dont le poids total autorisé en charge et supérieur à 3,5 tonnes ». Appelée « redevance temporelle de circulation », elle a vocation à « couvrir les coûts du service d'entretien structurel des chaussées du domaine public routier national ». Le produit de cette redevance sera versé à l'Atif.

Création de Route nationale de France

C'est une idée qui avait germé durant les assises de la mobilité. Elle est finalement intégrée au projet de loi puisqu'il prévoit que le gouvernement puisse créer « un établissement public industriel et commercial national, chargé de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion et du développement du réseau routier national, et de veiller à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ». La création de cet établissement, appelé Route nationale de France, sera actée par la publication



Le gouvernement veut créer Route nationale de France, un établissement chargé de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion et du développement du réseau routier national.

d'une ordonnance, au plus tard douze mois à compter de la promulgation de la loi.

Réduction de l'empreinte environnementale des entreprises du BTP

Selon le dernier classement des plus grands groupes du BTP français réalisé par « Le Moniteur » (lire n°5953 du 15 décembre 2017), plus de 200 entreprises du secteur pourraient être concernées par cette mesure. Le texte compte « inciter les entreprises de la distribution et du BTP à réduire l'empreinte environnementale de leurs chaînes de transport ».

Les entreprises du secteur, « dont le chiffre d'affaires annuel hors taxes est égal ou supérieur à 100 millions d'euros », se verraient contraintes d'adopter un plan d'actions au plus tard à la fin du premier semestre 2021. « Ces plans d'actions peuvent porter sur des leviers tels que l'optimisation de la conduite et des taux de chargement des véhicules; la réduction des circuits d'approvisionnement; l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules; le recours à des carburants ou énergies peu carbonées ou peu émissives; le report vers des modes de transports peu émetteurs », précise le texte.

Une société sans plan d'actions s'exposerait à des sanctions. D'abord, l'autorité administrative l'enjoindrait par notification de le faire dans un délai de quatre mois, qui court à compter de cette notification. A l'issue de ce délai et en cas d'inexécution, l'entreprise s'exposerait à des pénalités dans la limite du dix millièmes de son chiffre d'affaires.

Réorganisation de la gouvernance territoriale

Le projet de loi prévoit enfin « d'améliorer la gouvernance des mobilités ». Pour y parvenir, le gouvernement pose le contexte: « Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes et les communautés de communes après transfert par leurs communes membres [...] sont les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans leur ressort territorial. » A compter de l'entrée en vigueur de la loi, les communes disposeront de deux ans pour transférer cette compétence aux communautés de communes. Depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam), la mobilité est du ressort de l'intercommunalité. Mais jusqu'à présent, les communautés de communes pouvaient refuser d'exercer cette compétence. Désormais, elles disposeront d'un délai de deux ans pour la récupérer.

En cas de retard, c'est la région qui deviendra « par substitution » l'AOM sur le territoire. Dans ce cas, la communauté de communes pourra décider, sous certaines conditions, de prendre « la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité ». Le président du conseil régional devra également établir une carte des bassins de mobilités à l'issue de la concertation. Objectif : élaborer « un contrat opérationnel de mobilité » pour fixer « les modalités de coordination des réseaux de transport et de continuité des services de mobilité ». ● Barbara Kiraly

 Plus d'informations sur www.lemoniteur.fr/loi-d-orientation-des-mobilites/