

PRÉSENTATION DU PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS





« Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien. La réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de département de France, mais c'est bien de repenser, de réarticuler les mobilités du XXI^e siècle.

Ce qu'il nous faut penser, c'est autre chose pour demain ; ce sont les investissements pour ces nouvelles mobilités, c'est notre organisation collective pour ces nouvelles mobilités ; c'est les corrections à tous ces dysfonctionnements, ces engorgements qui aujourd'hui gâchent le quotidien de tant de nos concitoyens. »

**Emmanuel MACRON, président de la République,
Discours prononcé à Rennes, le 1^{er} juillet 2017**

« A travers le Plan climat, nous nous sommes engagés sur une trajectoire claire visant à atteindre la fin des ventes de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone en 2050. Le projet de loi d'orientation des mobilités s'inscrit dans cette ambition, alors que les transports représentent encore le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre.



Plus largement, la mobilité est au cœur des enjeux de la transition écologique et solidaire, car elle détermine une large part de la qualité de vie de chacun, de l'insertion professionnelle et sociale, du développement équilibré des territoires. Ce projet de loi, construit à partir des attentes exprimées par les citoyens, entend ainsi montrer que nous pouvons concilier des réponses concrètes qui améliorent le quotidien avec une ambition affirmée et partagée pour une mobilité plus propre. »

**François de RUGY, Ministre d'État,
Ministre de la Transition écologique et solidaire**

« Alors que la mobilité est indispensable dans le quotidien de chacun, la politique des transports ne répond plus aujourd'hui aux réalités du pays et aux besoins des citoyens, en particulier ceux les plus éloignés des centres villes. C'est pourquoi nous avons voulu lancer dès le début du quinquennat, dans toute la France, des Assises nationales de la mobilité. Elus, citoyens, entreprises, associations ont pu y exprimer leurs attentes et leurs propositions pour une nouvelle politique qui réponde vraiment à leurs besoins.



Ce projet de loi en est la traduction. Nous engageons une transformation profonde au service d'un objectif : améliorer concrètement la mobilité au quotidien, pour répondre aux besoins de tous les Français et dans tous les territoires. Plus de 35 ans après la dernière grande loi organisant les transports, il est temps de préparer notre pays à une nouvelle politique des mobilités, plus efficace, plus propre, plus accessible. »

**Élisabeth BORNE,
Ministre chargée des Transports**

LE DIAGNOSTIC, LES RAISONS D'AGIR



La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, **elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale.**

Pourtant, notre politique des mobilités n'est aujourd'hui plus adaptée aux attentes des citoyens et des territoires. Elle est confrontée à **4 grands défis et bouleversements, qui appellent à agir en profondeur :**

30 %
des émissions de CO² sont
générées par les transports

1 Le manque de solutions de mobilité est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités, d'injustice et de fractures entre les citoyens et entre les territoires. Quand 80 % du pays n'est pas pleinement couvert par une autorité organisatrice par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c'est le sentiment d'une assignation à résidence et d'un abandon qui s'installe.

25 %
des Français ont déjà refusé
une offre de d'emploi faute de
solution de mobilité

2 L'urgence environnementale et climatique appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports sont le 1er émetteur de CO². Ils ont aussi un impact direct sur la qualité de l'air que l'on respire. C'est une question de santé publique, quand 3 Français sur 4 considèrent le trafic routier, tant de voyageurs que de marchandises, comme la source de pollution la plus préoccupante pour eux.

80 %
du pays n'est pas pleinement
couvert par une autorité
organisatrice de transports

3 La politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies atteint aujourd'hui ses limites. L'accumulation de promesses non financées ou d'investissements qui se sont trop concentrés sur les lignes à grande vitesse a mené à une impasse. Les besoins en matière d'entretien et de régénération des réseaux existants, de désengorgement de nos métropoles et de désenclavement de nos territoires s'imposent comme des urgences. Il faut donc revoir nos priorités et les manières de les financer.

62 %
des Français disent avoir déjà
pratiqué le covoiturage

4 La mobilité vit une profonde révolution de l'innovation, des pratiques et des usages qui constitue une formidable opportunité. Partage, numérique, nouveaux modèles, transport à la demande, etc. : on ne se déplace plus aujourd'hui comme on le faisait hier. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans nos politiques publiques. C'est aussi et surtout une chance pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits.



UN PROCESSUS INÉDIT D'ÉCOUTE ET DE CONCERTATION

Ces défis et bouleversements appellent à une transformation profonde de notre politique pour les mobilités.

Pour cela, le Gouvernement a d'abord lancé les Assises nationales de la mobilité à l'automne 2017. Durant 3 mois, acteurs économiques, élus, citoyens, représentants des usagers, ONG, syndicats ont pu exprimer leurs attentes et leurs propositions pour une nouvelle politique des transports qui réponde vraiment à leurs besoins.

Après la réforme ferroviaire, la loi d'orientation des mobilités constitue le second volet de la transformation de notre politique des mobilités.

ÉCOUTER c'est débattre des attentes et des besoins :

- ⇒ 50 groupes de travail, dont le Conseil d'orientation des infrastructures
- ⇒ 600 experts
- ⇒ 3 000 participants
- ⇒ 30 000 contributions sur internet
- ⇒ + de 1 000 propositions

COCONSTRUIRE avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet de loi c'est :

- ⇒ la mise en place d'**UN DIALOGUE PERMANENT AVEC LES ASSOCIATIONS D'ÉLUS, D'USAGERS ET ENVIRONNEMENTALES** notamment par la création d'un groupe miroir pérenne
- ⇒ la création de **COMITÉS STRATÉGIQUES DE FILIÈRE**
- ⇒ la présentation d'un **PLAN VÉLO** ambitieux
- ⇒ l'instauration de **ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS** par des territoires volontaires
- ⇒ la mise en place d'un **COMITÉ STRATÉGIQUE POUR L'OUVERTURE DES DONNÉES** «Mobility as a Service» (MaaS)

AGIR c'est présenter un projet de loi et des mesures d'accompagnement concertés répondant à 4 défis majeurs :

- ⇒ **RÉDUIRE** les fractures sociales et territoriales
- ⇒ **SOUTENIR** les solutions innovantes au service de tous
- ⇒ **RÉPONDRE** concrètement aux urgences environnementale et climatique
- ⇒ **REPENSER** la politique d'infrastructures de notre pays pour répondre aux nouveaux besoins



L'AMBITION

Le projet de **LOI MOBILITÉS** engage une transformation profonde, pour répondre à un impératif fixé par le Président de la République : **améliorer concrètement la mobilité au quotidien**, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports + **efficaces + propres + accessibles**.



LES 4 OBJECTIFS DU PROJET DE LOI MOBILITÉS

1 - APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

à la dépendance à l'usage individuel de la voiture

2- DÉVELOPPER L'INNOVATION ET LES NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ

qui doivent être mises au service de tous

3- RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES TRANSPORTS


en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer

4- INVESTIR DAVANTAGE DANS LES INFRASTRUCTURES

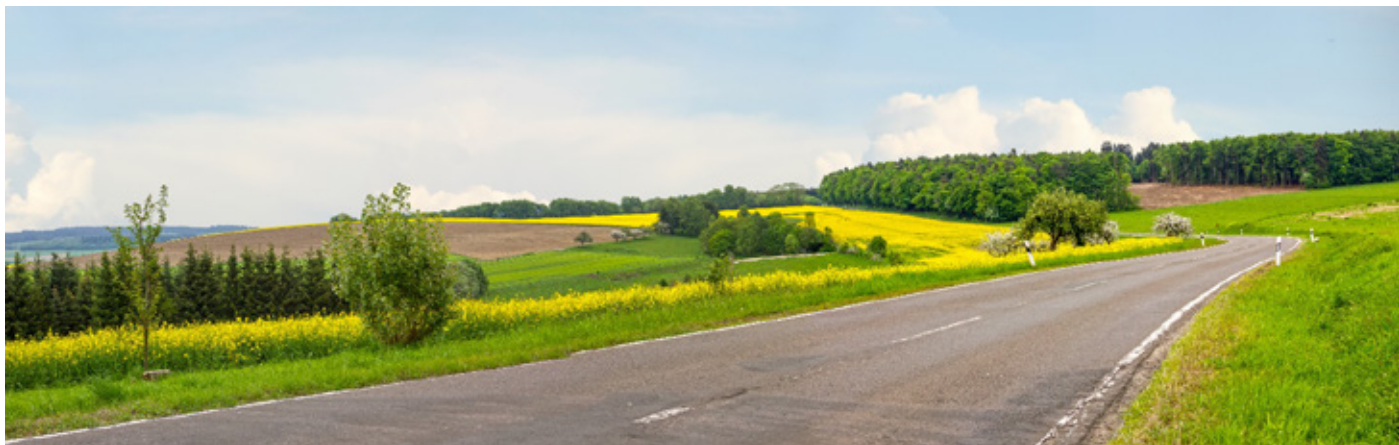
qui améliorent les déplacements du quotidien



La **LOI MOBILITÉS** est pensée comme une **boite à outils** à la disposition de tous les acteurs qui agissent au **quotidien** : opérateurs de mobilité, collectivités locales, employeurs, usagers. C'est un changement d'approche profond : l'État ne se contente plus de construire des infrastructures, il assume un rôle de facilitateur qui donne à tous les outils nécessaires pour apporter les meilleures réponses, inventer, innover et améliorer les déplacements quotidiens de nos concitoyens.



LES 4 GRANDS CHANTIERS DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS



1/ APPORTER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉS à tous et dans tous les territoires

OBJECTIF

SUPPRIMER les « zones blanches » de la mobilité en s'assurant que sur 100% du territoire une autorité organisatrice est en charge de mettre en place des offres de transports alternatives à la voiture individuelle et que l'action des différentes autorités organisatrices est coordonnée. Il s'agit aussi de permettre de proposer des dispositifs spécifiques pour la mobilité des populations fragiles ayant des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, éloignées de l'emploi...)

LES PRINCIPALES MESURES


- ⇒ **Le droit aux transports deviendra droit à la mobilité** pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.
- ⇒ **L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices**, afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout : pour cela, le projet de **LOI MOBILITÉS** encourage l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle en privilégiant le couple intercommunalité-région. La prise de compétence mobilités sera facilitée et confiée par les communes aux intercommunalités (EPCI) et, en cas d'absence, il sera permis aux Régions de prendre le relais en substitution.
- ⇒ **Les autorités organisatrices de la mobilité pourront plus facilement proposer les nouveaux services de mobilité** dans leurs offres : autopartage, covoiturage, mobilités actives, etc.
- ⇒ **Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité** : rassemblant notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, il devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.
- ⇒ **Le versement mobilités sera discuté au sein du comité des partenaires** : il remplacera le versement transport, sera conditionné à la mise en place de services réguliers et donnera la possibilité de moduler son taux au sein d'un même syndicat mixte. Les autorités organisatrices mettant en œuvre uniquement des services de nouvelles mobilités (transport à la demande, autopartage, etc...) pourront bénéficier des ressources nécessaires.

- ⇒ **Le rôle de la Région comme chef de file sera renforcé**, pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des autorités organisatrices sur un territoire régional.
- ⇒ **Les plans de mobilité seront créés, qui remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU)** : plus larges, ils traiteront de l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...) et de la mobilité inclusive. Ils tiendront compte des objectifs de lutte contre l'étalement urbain.
- ⇒ **Les autorités organisatrices pourront financer et mettre en œuvre des services de mobilité à caractère social** ou verser des aides individuelles à la mobilité. Un accompagnement individualisé sera apporté à tout demandeur d'emploi.
- ⇒ **La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée** : la gratuité ou une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs sera généralisée dans les transports publics, l'accessibilité des places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique pour les personnes à mobilité réduite sera prévue et les données relatives à l'accessibilité des services et des parcours seront publiées.
- ⇒ **L'ensemble des dispositions du projet de LOI MOBILITÉS a vocation à s'appliquer aux territoires ultramarins** dont l'organisation institutionnelle le permet : Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon.



DES SOLUTIONS DANS LES TERRITOIRES : CAS CONCRETS

- **A Charleville-Mézières (Ardennes)**, Ardenne Métropole met à disposition des habitants 32 véhicules électriques en autopartage, disponibles à des bornes en libre-service réparties dans la ville et les communes avoisinantes. C'est une solution simple, flexible et écologique pour se déplacer sur de courtes durées, sans avoir à posséder son propre véhicule.
- **En Eure-et-Loir, la communauté de communes Cœur de Beauce (51 communes, 25 000 habitants)** s'est saisie de la question des transports en s'engageant dans un plan de mobilité rurale. Pour faciliter les déplacements domicile-travail et soutenir l'emploi sur le territoire, elle travaille à la mise en place, en lien avec l'entreprise implantée localement Kuehne + Nagel, un système de transport en commun assuré par des salariés volontaires, désireux de se former et de passer le permis D afin d'organiser un ramassage des autres salariés pour les conduire vers la zone d'activité.
- **En Corrèze, la commune d'Ayen (750 habitants)**, par le biais de sa maison de services au public, développe un dispositif de covoiturage de courte distance « Ecosyst'm » adossé à une monnaie locale, échangeable contre des denrées et services dans des commerces de proximité. Cette solution de mobilité responsable favorise ainsi la vie sociale, l'entraide et le respect mutuel entre les habitants.
- **Dans les Côtes d'Armor, la commune du Mené (6400 habitants)** a inscrit la mobilité comme un enjeu transversal de ses actions locales et développe notamment de l'auto-stop sécurisé, de la location ou de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique en lien avec les acteurs économiques locaux (garages, commerces de proximité) et de l'accompagnement à la mobilité numérique.
- **Dans l'Aisne, la communauté de communes de Thiérache Sambre-et-Oise (36 communes, 17 200 habitants)** a développé une maison de services au public itinérante, à raison d'une demi-journée par village, afin de réduire ou éviter la mobilité individuelle et accompagner les personnes isolées dans leurs démarches administratives numériques et postales.

- 
- **Dans la Loire et le Rhône, le parc naturel du Pilat**, pionnier dans le service d'autopartage en milieu rural, a engagé un plan d'actions avec les acteurs publics de son territoire en faveur de l'éco-mobilité, incluant entre autres la gestion d'un site de covoiturage et la mise en place d'aires dédiées, le prêt et l'achat groupé de vélos à assistance électrique, mais aussi l'information multimodale et le conseil en mobilité. Un panier très riche de services pour mieux faire connaître l'offre existante de mobilité et inciter aux changements de comportement en la matière.
 - **Dans le Lot-et-Garonne, la commune de Caumont-sur-Garonne (677 habitants)** a engagé un programme de sécurisation des déplacements actifs sur la voirie pour mieux concilier les différents usages et ainsi améliorer les conditions de mobilité pour tous, par la réalisation de multiples aménagements comprenant la création de zones à 30 km/h, la création et l'élargissement de trottoirs, le rétrécissement de certaines portions de voirie ou encore la mise en place de mobilier urbain et de passages piétons en deux temps.
 - **Dans l'Orne, la communauté de communes du Pays de l'Aigle (32 communes, 25 800 habitants)** a mis en place une plateforme de mobilité qui centralise l'ensemble des solutions et aides à la mobilité disponibles sur le territoire et accueille les publics sur rendez-vous pour les informer et les aider dans leurs projets de déplacement, y compris par le prêt de véhicules. Une solution solidaire pour rompre l'isolement des personnes fragiles et développer la mobilité pour tous.
 - **Dans le sud-Aveyron, zone de montagne très peu dense, le Parc des Grands Causses** agit, avec le projet Mobedis, sur les flux domicile-travail en organisant les rabattements, par le biais de nouvelles formes de mobilité, vers les axes routiers structurants où sont mises en place des lignes de bus cadencées, avec une tarification unique de l'ensemble des autorités organisatrices du territoire. Une solution qui lutte contre la vulnérabilité énergétique du territoire et facilite la coordination de tous les acteurs.
 - **En Meurthe-et-Moselle, la communauté de communes du Chardon lorrain (39 communes, 10 300 habitants)** a mis en place un système « TediBus » de transport à la demande prenant en charge, sur réservation préalable, les personnes à leur domicile et les véhiculant au sein des communes du territoire selon des trajets dont les destinations, les jours et les horaires sont prédéterminés. Une solution alliant souplesse, estimation fine des besoins des usagers et caractère maîtrisable des coûts.
 - **En Haute-Garonne, le Pays Sud Toulousain (99 communes, 92 000 habitants)** s'est engagé dans un plan de mobilité rurale pour réduire les émissions de CO² des déplacements. En coordination avec de nombreux acteurs locaux, il agit entre autres sur le maillage du territoire en transport à la demande complémentaire aux lignes ferroviaires et routières régulières, sur le covoiturage en entreprise vers les gares ou sur la « démobilité » en développant la mobilité des services publics et les infrastructures nécessaires au télétravail.
 - **Dans le Puy-de-Dôme**, le conseil départemental met en place un système de transport MobiPlus qui vise à faciliter les déplacements des personnes âgées ou des demandeurs d'emploi et ce, à moindre coût. Grâce à un chéquier comprenant 25 chèques d'une valeur de 3 €, la personne règle ses prestations aux partenaires du dispositif (chauffeurs de taxi, transporteurs du réseau Transdôme) et peut ainsi effectuer plus facilement des petits trajets du quotidien.
 - **En Savoie et Haute-Savoie, le Parc naturel régional du Massif des Bauges** développe avec le programme « Baugez-vous ! » des solutions ponctuelles ou régulières de mobilité propre pour diminuer la dépendance au véhicule individuel, en créant notamment des stations d'autopartage, du covoiturage sur le pouce avec des arrêts dédiés (« Stop en Bauges »), des systèmes de pédibus pour les écoliers ou encore des circuits touristiques éco mobiles accessibles à tous les publics.

2/ ACCÉLÉRER LA CROISSANCE des nouvelles solutions de mobilités

OBJECTIF

PERMETTRE l'émergence de nouvelles solutions de mobilité, en tirant à la fois parti des nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui les agrègent. Cela passe notamment par **l'ouverture des données, le développement des services numériques et le soutien à l'innovation et aux nouveaux services.**

LES PRINCIPALES MESURES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

⇒ **L'ouverture des données de l'offre de mobilité sera mise en œuvre** de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021 au plus tard, en imposant l'ouverture des données en temps réel et en accélérant par rapport au calendrier européen, pour permettre la multiplication de services nouveaux et faciliter les alternatives à la voiture individuelle.



⇒ **Les données concernées sont à la fois** : les données statiques (arrêts, horaires, tarifs, données d'accessibilité) et en temps réel (horaires, perturbations, disponibilité des véhicules et engins en libre-service) de tous les services réguliers (aérien, ferré, maritime, métro, tramway et bus), des transports à la demande (autopartage, vélo en libre-service, transports à la demande, etc.), les données des réseaux routiers, cyclables et piétons, ainsi que les données de stationnements. Les données des véhicules connectés seront également ouvertes dans des conditions non discriminatoires.

⇒ **Au moins un service d'information multimodale devra être proposé aux usagers** par les Régions sur l'ensemble de leur territoire d'ici fin 2021.

⇒ **Le déploiement de services multimodaux de billettique de services de mobilité sera facilité**, pour faire émerger des solutions globales en un clic, dites Mobility as a Service (MaaS), sur tout le territoire.

LES PRINCIPALES MESURES POUR ENCOURAGER L'INNOVATION

⇒ **La circulation des véhicules autonomes en régime permanent sera autorisée** : le cadre juridique sera élaboré pour permettre leur circulation en France d'ici 2020 à 2022, avec une priorité pour les navettes autonomes.



⇒ **Des outils seront apportés aux autorités organisatrices pour le développement du covoiturage** : elles pourront subventionner l'activité de covoiturage en versant une allocation aux conducteurs comme aux passagers, les maires pourront réserver des places de stationnement aux véhicules en covoiturage. La création de voies réservées notamment au covoiturage sera autorisée et les outils de contrôle appropriés seront apportés.

⇒ **Un cadre sera donné aux autorités organisatrices pour les nouveaux services de mobilité** (services en free floating par exemple) : la possibilité sera introduite de mettre en place des cahiers des charges à respecter par ces opérateurs.



⇒ **La responsabilité sociale des plateformes sera renforcée** via des chartes d'engagements volontaires.

3/ RÉUSSIR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES MOBILITÉS

OBJECTIF

ACCOMPLIR la transition fixée dans le Plan climat en matière de transports, avec l'interdiction de la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et l'objectif de neutralité carbone en 2050. Cela passera notamment par le soutien aux mobilités actives, le verdissement des parcs et la promotion des usages vertueux.

LES PRINCIPALES MESURES POUR LE SOUTIEN AUX MOBILITÉS ACTIVES, EN COHÉRENCE AVEC LE PLAN VÉLO

- ⇒ **L'installation de stationnements pour les vélos est obligatoire** pour les bâtiments neufs et rénovés.
- ⇒ **Des objectifs seront imposés à la SNCF et la RATP en matière de déploiement de stationnements sécurisés pour les vélos** dans les gares avant le 1^{er} janvier 2024 et les principaux pôles d'échanges multimodaux devront être équipés selon des objectifs fixés par les collectivités.
- ⇒ **Le dispositif de marquage des vélos sera généralisé progressivement** lors de leur vente par un professionnel, pour lutter contre le recel de vélos.
- ⇒ **Les maires pourront adopter les règles de circulation aux nouveaux engins** de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, rollers...). Le code de la route sera modifié pour créer une nouvelle catégorie dédiée à ces engins et inscrire le principe général de leur interdiction sur les trottoirs.



LES PRINCIPALES MESURES POUR LA TRANSITION DES PARCS

- ⇒ **Le coût de raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques sera fortement réduit**, grâce à un plafond de prise en charge qui pourra passer de 40 à 75%.
- ⇒ **L'équipement en infrastructures de recharge électrique sera rendu obligatoire** dans tous les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, et dans tous les parkings de plus de 20 places des bâtiments non résidentiels.
- ⇒ **Le droit à la prise sera simplifié et étendue aux parkings extérieurs** : il permettra à un citoyen résidant en logement collectif de faire installer, à ses frais, une infrastructure de recharge individuelle dans son parking.
- ⇒ **Le développement d'installations de production de bioGNV sera facilité**, car le biogaz peut jouer un rôle important dans la transition énergétique dans les transports.
- ⇒ **Les capacités de contrôle sur les émissions des véhicules à moteur seront renforcées**, pour s'assurer du bon respect de toutes les exigences environnementales.



LES PRINCIPALES MESURES POUR LA PROMOTION DES USAGES PROPRES

- ⇒ **Le forfait mobilité durable sera créé**, permettant aux employeurs de verser jusqu'à 400 € par an, sans charges ou impôts, aux salariés ayant recours au vélo ou au covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail. L'État généralisera ce forfait à tous ses agents dès 2020.
- ⇒ **Les zones à faibles émissions seront progressivement déployées** (ZFE) : elles permettront aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon les critères de leur choix (horaires, zones, types de véhicules...). Alors que seulement 3 ZFE ont déjà mises en place en France, 15 collectivités ont répondu à l'appel du Gouvernement, le 8 octobre 2018, et se sont engagées dans cette démarche. Dans la loi, les EPCI de plus de 100 000 habitants seront tenus d'étudier la mise en place d'une ZFE, et les communes ou EPCI dans lesquels les normes de qualité de l'air sont régulièrement dépassées devront mettre en œuvre une ZFE avant fin 2020. Les outils nécessaires à l'instauration des contrôles automatiques seront introduits.



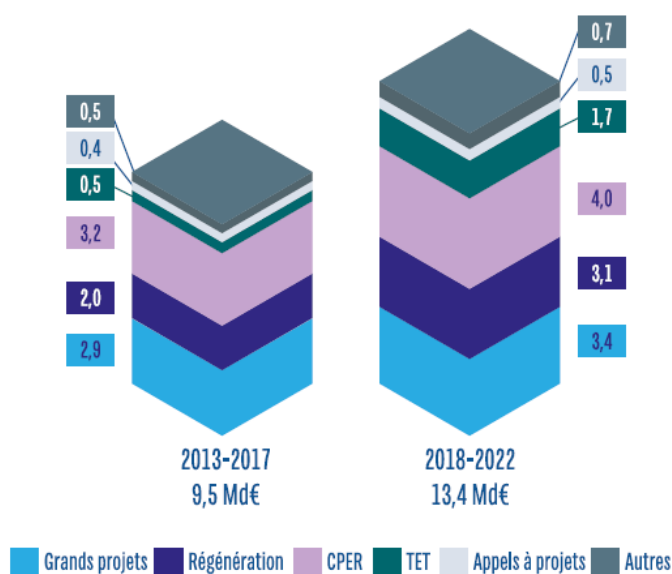
4/ CONSTRUIRE UNE PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES au service des transports du quotidien

La programmation des investissements de transports est une démarche inédite engagée par le Gouvernement pour sortir des promesses non financées du passé et définir pour la première fois de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissement dans les transports pour la prochaine décennie.

LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES (COI)

Pour préparer ce travail, le Conseil d'orientation des infrastructures, instance indépendante, a été mis en place par le Gouvernement en octobre 2017. Présidé par Philippe Duron, il est composé de 16 membres (parlementaires nationaux et européens, représentants des grandes associations de collectivités, experts) et a pour mission de proposer une stratégie en matière d'investissements. Son rapport rendu le 1er février 2018 a constitué la base du travail mené par le Gouvernement pour préparer cette programmation.

Les principales orientations du Gouvernement pour cette programmation ont été présentées au COI le 11 septembre 2018.



Évolution des moyens d'investissement

Le Gouvernement a décidé d'augmenter de manière très importante les investissements dans les transports. La programmation prévoit donc d'investir 13,4 Md€ sur la période 2018-2022, soit une augmentation de 40% par rapport à la période 2013-2017. La programmation s'inscrit également dans la perspective d'une enveloppe quinquennale en progression à 14,3 Md€ sur la période 2023-2027.

Cette programmation repose sur des crédits en hausse de 300 M€ en 2019 par redéploiement au sein du budget de l'État et sur la mobilisation d'une ressource nouvelle à hauteur de 500 M€ par an à compter de l'année 2020.



Cette programmation repose sur 5 programmes prioritaires, qui doivent permettre d'apporter une visibilité pluriannuelle à tous les acteurs sur les grands choix de l'État et ainsi soutenir l'activité et l'emploi.

LES 5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES

- 1- **L'entretien des réseaux existants constitue la première des priorités pour la décennie à venir.** En particulier sur le réseau routier national, qui a connu une dégradation progressive de son état, des moyens sans précédents seront mobilisés : ils augmenteront de 31% sur la décennie 2018-2027 et seront en hausse de 70% sur les travaux de régénération.
- 2- **La désaturation des grands nœuds ferroviaires** doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 Md€ seront investis sur 10 ans dans cet objectif.
- 3- **L'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux** est également nécessaire et sera portée à travers une vingtaine d'opérations pour un montant de 1 Md€ sur 10 ans.
- 4- **Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien** mobilisera par ailleurs l'État, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices.
- 5- **Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises** sera soutenu, avec 2,3 Md€ investis par l'État sur 10 ans.

S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le COI, reposant sur une réalisation phasée des projets, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Le projet de **LOI MOBILITÉS** contient par ailleurs plusieurs dispositions importantes pour le bon fonctionnement des transports : les outils permettant des péages en flux libre (sans barrières) ; le renforcement de certaines dispositions en matière de sécurité routière ; la régionalisation de la Société du Canal Seine-Nord Europe ; les dispositions permettant d'accompagner l'ouverture à la concurrence des bus en Île-de-France, en application de la loi de 2010 ; la sécurisation législative du protocole d'accord du 4 octobre 2017 au sein de la branche du transport routier, la modernisation de la réglementation des activités maritimes et fluviales, etc.



NOTES

Lined writing area consisting of 25 horizontal teal lines.





**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**

Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Tél. 33 (0)1 40 81 21 22