

CONTRIBUTION DE LA CCI PARIS ILE-DE-FRANCE AU PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)

Prise de position présentée par Alain RICHNER et adoptée le 9 mai 2019

La CCI Paris Île-de-France représente et fait entendre la voix des 670 000 entreprises franciliennes. Par ses expertises, sa connaissance des réalités entrepreneuriales et son ancrage territorial, elle est l'interlocuteur de référence des pouvoirs publics. Elle rend des avis et prend position en vue de nourrir les politiques publiques sur toutes les questions liées au développement économique.

Dernières prises de position de la CCIR en lien avec la LOM :

- *Avis sur les projets d'arrêtés instaurant des Zones à Circulation Restreinte sur les communes concernées par la Zone à Faibles Emissions de la Métropole du Grand Paris (Mars 2019)*
- *Contribution au « Pacte logistique » de la Métropole du Grand Paris (déc. 2017)*
- *Contribution aux Assises nationales de la mobilité - Atelier thématique « mobilités plus soutenables » (déc. 2017)*

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est actuellement en débat au Parlement selon la procédure accélérée. Cette loi vise à fixer un cadre pour engager la France vers une nouvelle politique des mobilités plus efficaces, plus propres, plus accessibles. Elle a pour ambition d'être une « boîte à outils » mise à disposition de tous les acteurs intervenant dans ce domaine : opérateurs de mobilité, collectivités locales, employeurs, usagers.

Ce projet a fait l'objet d'un processus d'élaboration long, avec des annonces échelonnées et plusieurs temps de concertation à l'occasion desquels la CCI Paris Ile-de-France (CCIR) s'était impliquée.

Les débats parlementaires interviennent alors que se termine le « Grand Débat » proposé par le Gouvernement pour répondre au mouvement des « Gilets jaunes », dont les premières revendications portaient sur les questions de mobilité.

Cette thématique est en effet un sujet essentiel, tant pour les citoyens que pour les entreprises : transports du quotidien, trajet domicile-travail, transport de marchandises, tourisme d'affaires ou de loisir, etc. Les besoins de déplacements sont croissants et leurs modalités évoluent en raison des transformations technologiques, des modifications des modes de travail, du développement du e-commerce et de la nécessité de prendre en compte les enjeux liés au changement climatique et à la pollution atmosphérique.

Les chefs d'entreprises sont pleinement concernés par les dispositifs prévus, notamment en raison des impacts des mesures de contribution des employeurs au transport de leurs salariés et de transition environnementale : achat de véhicules propres, restrictions de circulations dans certaines zones, mise en place de forfaits mobilités, évolutions du versement transport, etc.

La CCIR a identifié sept points de vigilance sur lesquels elle souhaite aujourd'hui apporter sa contribution en vue de la finalisation du projet de loi. Sont présentées ci-après ses observations et propositions d'amendements

1. CLARIFIER ET STABILISER LES OBJECTIFS DE TRANSFORMATION DES FLOTTES VERS DES VEHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS ET METTRE EN COHERENCE LE CADRE D' ACTIONS NATIONAL POUR LES CARBURANTS ALTERNATIFS (CANCA)

Un des grands objectifs de la LOM est de réduire l'empreinte environnementale des transports. Concernant les véhicules routiers, le projet propose plusieurs mesures contraignantes pour accélérer la transition vers des véhicules à faibles émissions : seuils minimums de véhicules propres lors du renouvellement des flottes importantes de véhicules (loueurs, taxis, etc.), mise en place de zones à faibles émissions, etc.

Si la CCIR soutient l'objectif de réduction des nuisances liées aux transports, elle s'inquiète cependant de l'impact de ces mesures sur les entreprises. Leur mise en œuvre nécessite le renforcement des dispositifs d'accompagnement et l'établissement de calendriers réalistes et stabilisés pour permettre aux entreprises d'engager les investissements induits.

Au-delà des enjeux liés au coût du renouvellement des véhicules, de nombreux freins restent à lever tels que l'offre encore insuffisante de véhicules à faibles émissions pour répondre aux besoins spécifiques des entreprises, l'adaptation insuffisante des réseaux d'entretien et la carence d'un réseau d'avitaillement en énergies alternatives étoffé et maillé. Pour illustrer : il existe 94 stations-essence à Paris pour seulement 13 stations GNV en Île-de-France. Au niveau national il y en aurait 40. Le Cadre d'Actions National pour les Carburants Alternatifs (CANCA) n'en prévoit que 140 d'ici 2025 ce qui est jugé comme très insuffisant par les acteurs de la filière.

La CCIR appelle à clarifier le calendrier de transformation des flottes vers des véhicules à faibles émissions en tenant compte des moyens disponibles pour accélérer la levée de ces freins. Trop de dates ont été annoncées puis amendées pour la fin des véhicules diesel ou essence ce qui nuit à la lisibilité des objectifs.

Des études socio-économiques doivent aujourd'hui être menées pour établir un calendrier échelonné et réaliste des prochaines échéances, accompagné d'un CANCA en cohérence et d'un programme renforcé d'aides à l'achat de véhicules à faibles émissions.

Pour mémoire, le CANCA doit permettre d'engager la transition des flottes de véhicules vers des motorisations à faibles émissions en développant de nouveaux points de distributions d'énergies. Il a été adopté par la France en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

PROPOSITION D'AMENDEMENT APRÈS L'ARTICLE 28 ter

Insérer un article 28 quater ainsi rédigé :

« Les services de l'Etat et les établissements publics compétents doivent réaliser des études socio-économiques afin de définir un calendrier échelonné et réaliste des échéances de transformation des flottes vers des véhicules à faibles émissions.

Le Cadre d'Actions National pour les Carburants Alternatifs (CANCA) doit être mis en cohérence avec ce calendrier. »

ALERTE SUR LES ARTICLES 26A et 26B

Ces articles proposent de fixer des seuils minimums à respecter de véhicules propres lors du renouvellement des flottes de véhicules de certaines catégories d'entreprises :

- entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5t,
- loueurs de véhicules automobiles,
- exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur ayant un parc de plus de dix véhicules.

Les échéances proposées n'apparaissent pas tenables compte tenu de la définition très restrictive donnée aujourd'hui aux véhicules à faibles émissions et de l'offre disponible.

La fixation des calendriers proposés devrait elle aussi être sous tendue par la réalisation d'études socio-économiques afin de définir un calendrier échelonné et réaliste des échéances de transformation des flottes.

2. REVOIR LES MODALITÉS DE CONTRIBUTION DES EMPLOYEURS AUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LEURS SALARIÉS EN TENANT COMPTE À LA FOIS DE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ET DE L'INTEGRATION DES ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

L'article 26 du projet de LOM crée un forfait mobilités durables en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo, pour permettre aux employeurs d'accompagner la mobilité de leurs salariés. Chaque employeur pourrait ainsi verser un forfait non chargé et non soumis à l'impôt sur le revenu, de 400€ maximum par an, aux salariés usagers du vélo ou du covoiturage. Ce forfait mobilités durables n'aura pas de caractère obligatoire pour l'entreprise.

Le Sénat a supprimé dans le projet de loi, contre l'avis du gouvernement, l'interdiction

de cumul, au cours d'un même mois, de ce nouveau forfait mobilités durables avec le remboursement partiel de l'abonnement de transports en commun des salariés.

La CCI salue la prise en compte par le gouvernement de la diversification de l'offre en matière de mobilité durable. **Cependant, elle estime que le nouveau dispositif proposé ne répondrait que partiellement à l'attente des salariés, notamment sur le volet social, et créerait un système peu lisible et compliqué à mettre en œuvre pour les entreprises.**

En effet, il revient à superposer à un dispositif obligatoire (le remboursement partiel de l'abonnement de transports en commun des salariés par leur employeur), un dispositif facultatif (la prime mobilité qui ne concerne que le vélo et le covoiturage), qui se calque sur la possibilité déjà offerte aux entreprises de prendre en charge une partie des frais de carburants de leurs salariés pour le trajet domicile-travail... De plus, les modalités de contrôle de l'utilisation par le salarié de son vélo ou du co-voiturage apparaissent particulièrement difficiles à trouver.

Alors que l'on assiste à une évolution croissante, mais pas homogène sur tout le territoire national, des modes de transports disponibles (vélos à assistance électrique, covoiturage, transports à la demande, etc.) et de l'organisation du travail (télétravail, visioconférence, coworking, ...), **il serait préférable de remettre à plat les modalités de contribution des employeurs aux déplacements de leurs salariés** plutôt que de se retrouver à « bricoler » les dispositifs existants, en ayant forcément un temps de retard compte tenu des délais législatifs.

A ce titre, la proposition mise en avant par le MEDEF d'un dispositif inspiré du ticket restaurant transposé à la mobilité apparaît intéressante. **La mise en place d'une contribution forfaitaire unique des**

entreprises aux frais de déplacements domicile-travail de ses salariés, négociée au cas par cas dans les branches ou les entreprises, offrirait à ces derniers plus de lisibilité et de liberté. Elle pourrait permettre de répondre également aux enjeux sociaux et environnementaux de la mobilité en y intégrant des critères de modulation adaptés (par exemple remboursement des frais de carburants seulement pour ceux qui ont plus de x km à parcourir, ne disposent pas d'offre en transport en commun ou utilisent des véhicules à hydrogène, etc.).

A court terme, si le dispositif du forfait mobilité devait être momentanément privilégié, il est indispensable qu'il demeure facultatif.

3. ALLONGER LA DURÉE DU DÉLAI DE PREVENANCE EN CAS DE GRÈVE DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AFIN DE PERMETTRE UNE MEILLEURE ORGANISATION DU SERVICE POUR LES SALARIÉS

L'article L. 1324-7 du code des transports dispose que « les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à l'article L. 1222-7 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. »

Cette information est nécessaire aux entreprises de transport pour mettre en place l'accord collectif de prévisibilité prévu à l'article L. 1222-7, accord lui-même nécessaire à la mise en œuvre du plan de transport adapté prévu à l'article L. 1222-4.

Toutefois, il apparaît que ce délai de quarante-huit heures est trop court pour permettre une organisation optimum du service en cas de perturbation et en informer les usagers dans

les temps. Il est proposé de porter à soixante-douze heures le délai de prévenance afin de mieux organiser le service en cas de grève.

PROPOSITION D'AMENDEMENT APRÈS L'ARTICLE 44 BIS

Insérer un article additionnel, 44 ter, ainsi rédigé :

A la première phrase de l'article L. 1324-7 du code des transports, les mots « quarante-huit » sont remplacés par les mots « soixante-douze ».

Concernant les entreprises de transport, le projet de LOM (article 39) s'intéresse également au volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport routier de voyageurs. La création de nouveaux périmètres d'exploitation sous contrat de délégation de service public par Île-de-France Mobilités, va bouleverser la situation des personnels d'exploitations (conducteurs, agent commerciaux et de maintenance notamment) qui pourront voir leurs postes transférés vers un employeur, potentiellement nouveau, à qui sera attribué un des marchés. **Il apparaît nécessaire de mieux sécuriser et clarifier le processus, tant pour les salariés que pour les opérateurs**, en ce qui concerne les modalités de transfert des salariés aux nouvelles structures et le régime juridique du temps de travail.

5. CONFORTER LA GOUVERNANCE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) À L'ÉCHELLE DES AGGLOMÉRATIONS ET LA POSITIONNER POUR L'ÎLE-DE-FRANCE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Dans la continuité de la loi de transition énergétique de 2015 qui avait instauré la possibilité de création de zones à circulation restreinte (ZCR), le projet de LOM préconise le développement de ZFE à l'échelle des agglomérations et des zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté. Cependant, si la loi cible les agglomérations comme territoire d'action, elle ne leur en attribue pas les compétences correspondantes.

Le pouvoir de police de circulation relève aujourd'hui des communes ce qui rend possible l'instauration par chacune d'elle de règles différentes pour restreindre la circulation des véhicules sur son territoire.

A l'échelle d'une agglomération cela crée des risques d'incohérence qui conduiront à une inapplicabilité des règles instaurées et une inefficacité en termes d'impacts environnementaux.

Le cas de la Métropole du Grand Paris, où est engagée la mise en place d'une ZFE pour les 79 communes incluses à l'intérieur de l'A86, illustre clairement la difficulté d'instauration de règles harmonisées à une échelle intercommunale sans délégation de compétence à l'EPCI ou la Métropole pilote. En effet, selon les dispositions de la Loi MAPTAM, la Métropole du Grand Paris ne dispose pas de la compétence de police de circulation, contrairement à la Métropole de Lyon, elle n'est donc pas compétente pour l'instauration de ZCR. Ainsi, bien que le Conseil métropolitain du 12 novembre 2018 a adopté le principe de création de la ZFE métropolitaine qui doit démarrer au 1er juillet

2019, à ce jour à peine plus de la moitié des communes du périmètre ont mis en consultation des arrêtés instaurant une ZCR et ceux-ci ne sont pas tous homogènes en termes de critères et de calendrier retenus.

Dans le projet de LOM, l'article 1er, 13°, IV, permet à Ile-de-France Mobilités de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. Considérant que :

- la superposition des réglementations nuit à la bonne application de la ZFE,
- la gouvernance de la mobilité doit être cohérente sur une même agglomération,
- le PPA est en Ile-de-France à une échelle régionale, de même que le PDU,
- le transport et la lutte contre le changement climatique est une des prérogatives de l'AOM francilienne.

Il apparaît opportun de permettre à Île-de-France Mobilités, après consultation de la MGP et des communes, d'avoir compétence dans la définition de la ZFE métropolitaine, sachant que la mise en application des arrêtés relèverait des pouvoirs de police du maire.

Pour compléter cette disposition, il serait opportun, en parallèle, d'engager des démarches pour obtenir que les dispositions de la compétence de police de circulation nécessaires à la mise en place de la ZFE soient confiées de plein droit à l'AOM dans le cadre des débats sur les lois de décentralisation.

PROPOSITION D'AMENDEMENT (D'ALERTE) À L'ARTICLE 28

A l'article 28, le a) du 2° du I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Le I de l'article L 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région Ile-de-France, la compétence visée au 1er alinéa du I peut relever d'Ile-de-France Mobilités visé à l'article L 1241-1 du Code des transports, après consultation de la Métropole du Grand Paris et de la ou des communes concernées.

En tout état de cause, les communes assurent le respect des règlements de zones à faible émission. »

6. CONFORTER L'IMPLICATION DES COLLECTIVITÉS EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE EN LES INCITANT À INSÉRER LES ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES DANS LA PLANIFICATION URBAINE MAIS EN LIMITANT LE RÔLE OPÉRATIONNEL DES AOM

L'article 1er de la LOM offre la possibilité aux AOM « d'organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement ». Il est proposé de le supprimer.

Il n'apparaît pas de territoires où le transport de marchandises serait inexistant. L'insuffisance ou l'inadaptation est une notion floue qu'il conviendrait de caractériser. Cette substitution pourrait également se heurter au droit européen dans l'éventualité où il créerait de possibles distorsions de concurrence. La situation s'est déjà produite en Europe où des AOM se sont substituées au privé pour déléguer la livraison de marchandises à

quelques entreprises retenues. Cela a créé une véritable situation de monopole et ces services ont dû cesser, en vertu de pratiques contraires aux directives européennes sur la libéralisation du secteur postal.

En France également des collectivités publiques ont déjà tenté de se substituer entièrement à l'initiative privée pour livrer en ville. Ces modèles n'ont pas été concluants ni pérennisés. Les missions participant au transport de marchandises sont particulières et nécessitent une hyperspécialisation du domaine. Elles relèvent aujourd'hui du secteur privé dans lequel les professionnels élaborent un modèle économique qui les contraint déjà à optimiser au maximum la réalisation de leurs missions.

Plutôt que de vouloir renforcer les compétences des AOM sur des activités relevant du privé, il faut promouvoir une meilleure mise en œuvre de leur compétence existante en matière de logistique dans le cadre de l'élaboration des PDU. Celle-ci leur permet en effet de proposer un cadre pour la logistique et d'instaurer une capacité de concertation et d'harmonisation sur les conditions de livraisons de son ressort territorial.

Par ailleurs, il serait intéressant de proposer une meilleure prise en compte par les collectivités des équipements logistiques dans les documents de planification urbaine. Les fonctions logistiques sont indispensables au fonctionnement des territoires. Or on constate, notamment dans la zone dense, une réduction croissante des espaces qui leur sont dédiés en raison de la concurrence avec les autres usages.

Il est proposé d'inscrire dans la loi la possibilité de réserver des emplacements à l'usage logistique dans les SCOT, les PLU, ainsi que dans les plans et documents établis par la Métropole du Grand Paris.

PROPOSITION D'AMENDEMENT À L'ARTICLE 1

Au 7° du II de l'article 1er, dans l'article L. 1231-1-1 du Code des transports, le 3° du II est supprimé.

PROPOSITION D'AMENDEMENT À L'ARTICLE 5

Au V, il est ajouté un 2° bis ainsi rédigé :
« A l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme, au 2°, après les mots « d'intérêt général » sont ajoutés les mots « et aux équipements logistiques ». »

Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

« Dans l'article L. 141-20 du Code de l'urbanisme, après le mot « services » sont ajoutés les mots « ainsi que les projets d'équipements logistiques ». »

A l'article L. 5219-1 du Code général des collectivités territoriales, au a) du 4° du II, après le mot « aéroportuaire » est ajouté le mot « logistique ».

7. AFFINER LA PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES EN ILE-DE-FRANCE EN AJOUTANT LE PROJET DE GARE TGV DE PONT DE RUNGIS

Les investissements de l'Etat sont prévus à hauteur de 13,4 Mds€ sur la période 2018-2022, ce qui correspond au scénario médian du Conseil d'orientation des infrastructures.

La CCIR approuve les priorités retenues : entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, désaturation des grands nœuds ferroviaires, désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, développement des mobilités propres et partagées au quotidien, report modal dans le transport de marchandises...

Concernant les infrastructures retenues en Île-de-France, elle soutient les choix effectués :

- Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) : phasage de 2018 à 2027 en commençant par les sections en IDF, indispensables pour faire face à l'accroissement des déplacements tant franciliens que normands.
- Barreau Roissy-Picardie : accès ferroviaire direct à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle de la Picardie (2018-2022).

Pour le projet Massy-Valenton qui doit permettre de résoudre les conflits de circulation entre RER C, TGV province-province et trains fret en créant une voie supplémentaire (2018 -2027), **la CCIR regrette que la gare TGV de Pont de Rungis, qui permettrait d'améliorer la desserte de l'aéroport d'Orly, ne soit pas intégrée dans le projet.**

La desserte TGV de l'aéroport d'Orly représente une réelle opportunité de développement d'une stratégie air-fer, en soutien à l'activité aérienne et à l'attractivité de la plateforme. Elle constitue par ailleurs un enjeu de portée nationale. En effet, à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes, la gare TGV Pont de Rungis permettrait d'améliorer rapidement l'accès à la deuxième plate-forme aéroportuaire française pour les résidents du Grand Ouest de la France.

Il est proposé d'intégrer dans le rapport annexé au projet de LOM cette gare TGV Orly - Pont de Rungis.

PROPOSITION D'AMENDEMENT AU RAPPORT ANNEXÉ AU PROJET DE LOI

Un 84e alinéa est ajouté comme suit :

« Le projet de Gare TGV Orly - Pont de Rungis sera intégré au projet Massy-Valenton et son calendrier mis en cohérence. »

8. CLARIFIER LES INCERTITUDES QUANT AU FINANCEMENT DE LA LOM

La LOM fixe un cadre pour faire évoluer la politique de mobilité au niveau national. Pour qu'elle puisse être mise en œuvre il est indispensable que des financements adaptés soient prévus. Or, à ce jour, de nombreuses interrogations subsistent quant aux sources de financement disponibles.

Ces dispositions ne relèvent pas forcément du projet de LOM lui-même, beaucoup devront être intégrées au projet de loi de finances, mais il semble indispensable à la CCIR que le sujet soit abordé en parallèle. De nombreuses prises de position en ce sens ont d'ailleurs été mises en avant lors du débat sur le projet de LOM par le Sénat. Deux aspects du financement méritent attention :

1) Le financement des infrastructures programmées :

- Selon les données disponibles entre 200 à 500 M€/an manqueraient pour la réalisation des infrastructures listées comme prioritaires.
- Parmi les pistes de financement évoquées, la CCIR soutient l'idée d'une affectation des recettes issues de la hausse de la Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF), afin d'en sécuriser le budget.

2) Le financement des Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) :

- Le projet de LOM prévoit d'étendre les compétences des AOM : implication sur les mobilités actives et partagées (covoiturage), mise en œuvre de dispositifs à vocation sociale, sans que le financement de ces mesures ne soit précisé.
- La CCIR rappelle son inquiétude quant à la sous-tarification des transports publics. Cette tendance s'inscrit à rebours des besoins de financement croissants, tant en investissement qu'en fonctionnement. La majorité des usagers ne paie pas le tarif plein (remboursement partiel des abonnements par les employeurs, tarifs spéciaux, tarifs sociaux...), tarif qui est lui-même inférieur au coût du service.
- La CCI appelle donc à mettre en œuvre une tarification reflétant réellement le service rendu.
- Elle s'oppose à ce que la fiscalité des entreprises soit à nouveau alourdie pour compenser cette sous-tarification, comme cela a le plus souvent été le cas jusqu'à présent (augmentation du versement transport, renommé versement mobilité par la LOM, pour permettre le tarif unique Navigo en Ile-de-France, augmentation de la taxe sur les bureaux pour financer le Grand Paris Express, etc.).

Pour mémoire, en Ile-de-France le montant du versement transport a atteint 4,5 Mds€ en 2018. Il représente à lui seul 42 % du budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités, tandis que les voyageurs n'en financent que 27 %.