

PARTIE 2

BILAN DES 18 PREMIERS MOIS DU QUINQUENNAT : LES POLITIQUES DE MOBILITE

Sommaire

- I Les priorités affichées du quinquennat
- II La méthode et le calendrier du gouvernement
- III Les Assises nationales de la mobilité
- IV Les projets d'infrastructures
- V La réforme du ferroviaire et sa contestation
- VI L'appréciation de la qualité démocratique
- VII Le devenir de la Loi d'orientation des mobilités (LOM)

I. Les priorités affichées du quinquennat

Le programme du candidat Macron pose quelques priorités en matière de transports :

« Nous réformerons radicalement notre politique des transports. Car l'enjeu n'est plus de construire partout des autoroutes, des aéroports et des lignes de TGV. C'est, grâce à notre Plan d'investissement, de moderniser les réseaux existants et de développer de nouveaux services pour que tous les territoires soient raccordés efficacement aux lieux de travail, d'éducation, de culture ou de soins ».

En cohérence avec ce programme, le Président de la République annonçait, lors de l'inauguration de la nouvelle ligne TGV Paris-Rennes le 1^{er} juillet 2017, qu'il souhaitait mettre la priorité non sur de nouveaux grands projets, mais sur les transports du quotidien et le renouvellement des infrastructures existantes.

Il s'agit clairement d'une réorientation des priorités, certains diront une rupture avec les politiques de transports du passé. Pour ce quinquennat, le gouvernement entend d'abord investir pour faciliter la mobilité du quotidien et la réduction de la fracture territoriale.

Dès le discours du 1^{er} juillet, la question de la dette de la SNCF est posée par le Président de la République et le calendrier fixé : une loi d'orientation des mobilités pour le 1^{er} semestre 2018, préparée par des Assises de la mobilité à partir de septembre 2017.

II. La méthode et le calendrier du gouvernement

La méthode et le calendrier du gouvernement s'articulent comme suit :

- Une pause dans la réalisation de nouveaux grands projets d'infrastructure pour se donner le temps de redéfinir les priorités en matière d'investissement et les besoins en ressources,
- Des Assises nationales de la mobilité de septembre à décembre 2017 pour concerter les grandes orientations de la politique des mobilités,
- Une stratégie nationale pour les mobilités, présentée en février 2018, intégrant une loi d'orientation des mobilités qui comprend en particulier :
 - ✓ Une loi de programmation et de financement des infrastructures : programmation détaillée à 5 ans et indicative sur 10 ans avec équilibre dépenses/ressources,
 - ✓ Les mesures de soutien à l'innovation et aux nouvelles formes de mobilité.

À noter parallèlement que les transports sont au cœur du Plan climat¹ lancé le 5 juillet 2017 par Nicolas Hulot. La politique des mobilités doit permettre la transition vers des transports plus propres et moins consommateurs en énergie.

III. Les Assises nationales de la mobilité

Le Premier ministre a lancé le 19 septembre 2017 les Assises nationales de la mobilité.

L'objectif est de construire une démarche pour associer largement les citoyens, acteurs de la mobilité, entreprises, experts, élus, territoires, ONG, syndicats.

Les Assises ont permis de travailler sur **6 thèmes correspondant aux défis à relever** :

- Environnement : des mobilités plus propres, réduire l'emprise environnementale
- Numérique : des mobilités plus connectées
- Fractures sociales et territoriales : des mobilités plus solidaires
- Intermodalité : des mobilités cohérentes et complémentaires
- Sécurité et sûreté : réduire les accidents et les risques
- Gouvernance et financement : équilibrer les modèles économiques, dégager des ressources à hauteur des besoins

En trois mois, **2 000 propositions et 20 000 votes** ont été recueillis sur la plateforme (www.assisesdelamobilite.gouv.fr) qui a permis à chacun d'apporter ses contributions en répondant à des questions ouvertes.

Des ateliers territoriaux (64 réunions publiques) ont été organisés dans les territoires par les préfetures en lien avec les collectivités, mais aussi par des parlementaires et élus locaux. Ces réunions se sont déroulées dans les métropoles, villes moyennes, grands ensembles périphériques, rural.

Des ateliers thématiques (320 réunions) ont réunis élus, experts, entreprises, administrations, acteurs de la mobilité, ONG, syndicats avec pour mission de formuler des recommandations pour faire évoluer les politiques publiques dans les 6 thèmes traités.

Des ateliers de l'innovation (114 réunions), rassemblant principalement collectivités territoriales et start-up, ont investigué certains domaines : covoiturage courte distance,

¹ Le plan climat vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, mettre fin à la vente des voitures qui émettent des GES d'ici 2040, développer les mobilités propres et accessibles à tous.

mobilités actives, accessibilité et numérique, modèles économiques innovants, liberté et éthique, commande publique et innovation, Galileo et véhicule autonome, ... et réalisé une cartographie des innovations en cours. La ministre des transports, Elisabeth Borne, a annoncé la création d'un label gouvernemental « prix de l'innovation des Assises de la mobilité » et d'un accès à des territoires d'expérimentation sous forme d'appel à manifestation d'intérêt pour les collectivités candidates.

Le bilan des Assises

Lors de la clôture des Assises le 13 décembre 2017, Elisabeth Borne a salué la mobilisation exceptionnelle des ateliers et sur la plateforme participative et tiré un bilan des Assises :

Un constat partagé

- Les politiques de transports basées sur une seule politique d'infrastructures n'ont pas permis de répondre aux attentes des concitoyens : congestion automobile dans les zones urbaines, dégradation des conditions de circulation, notamment domicile-travail pour les zones périurbaines, enclavement des zones rurales,
- Des fractures sociales et territoriales se sont creusées avec des populations oubliées de la mobilité,
- Des impasses budgétaires amènent à repousser les programmes d'investissement sur de nombreuses années,
- Les mobilités sont en pleine révolution : covoiturage, vélos et voitures en libre-service, véhicules autonomes, des mobilités souvent plus partagées et connectées.

Des orientations pour la future loi

Les propositions des Assises doivent permettre de définir les orientations de la future loi. Il s'agit en particulier de :

- Définir les investissements prioritaires : remise à niveau de routes nationales et des lignes ferroviaires pour relier entre elles villes petites et moyennes et métropoles. L'objectif est un plan de désenclavement complet de la France à l'échelle d'une décennie,
- Doter les métropoles d'un réseau ferroviaire pour répondre à la congestion routière,
- Couvrir l'ensemble des territoires par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) - 80% du territoire actuellement non couverts représentant 30% des habitants,
- Développer des mobilités « propres » : transition énergétique des véhicules accessible à tous, relance de la politique du vélo, notamment électrique,
- Favoriser l'innovation : mise à disposition des données (open data) pour permettre le choix des déplacements, aide à l'expérimentation (150 M€ dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir).

IV. les projets d'infrastructures

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) auprès de la ministre des transports est composé d'élus et de personnalités qualifiées et présidé par Philippe Duron, ancien député du Calvados et Président de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France).

Sa mission est d'évaluer les besoins en termes de mobilité, étudier les projets de transports sur tout le territoire, les prioriser et trouver des pistes de financements. Avec un impératif :

améliorer la mobilité du quotidien et fixer un cap en termes de modernisation et de maintenance des réseaux.

Le rapport « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », a été remis à Elisabeth Borne le 1^{er} février 2018.

Les dépenses de transport de l'Etat sont financées par un programme budgétaire alimenté par le budget général et par l'AFITF dotées de recettes affectées : taxes prélevées sur les usagers des autoroutes concédées, part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), part du produit des amendes radar.

Sur cette base, le rapport propose au Gouvernement 3 scénarios :

Scénario 1 : 48 Md€ en 20 ans (2,4 Md€/an), soit sans ressources financières supplémentaires par rapport au niveau d'investissement actuel 2018-2020, mais 25% au-dessus de la dépense 2012-2016. Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario n'offre que peu de marges de manœuvre. Il repousse à 2050 l'achèvement des grands projets.

Scénario 2 : 60 Md€ en 20 ans, soit 600 M€ supplémentaires par an (3 Md€/an) privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien. Il permet d'avancer les 1^{ères} phases des grands projets.

Scénario 3 : 80 Md€ en 20 ans (4 Md€/an en moyenne), soit une accélération du scénario 2. Il permet la réalisation au plus tôt des projets. Le Conseil s'interroge sur la possibilité d'atteindre un tel scénario dans le cadre financier de l'Etat et des collectivités territoriales qui cofinancent à parité les projets. Le scénario 3 éclaire la possibilité d'accélérer telle ou telle opération.

Le Conseil a fait des propositions pour l'affectation de recettes complémentaires :

- Affectation d'une part plus importante de la TICPE,
- Recettes sur les poids lourds et les véhicules utilitaires légers,
- Nouvelles taxes à assiette locale pour les collectivités.

Le conseil propose 4 priorités pour répondre à l'urgence et 2 objectifs stratégiques pour préparer l'avenir.

Priorité 1 : améliorer la qualité de service des réseaux, en assurer la pérennité et les moderniser

- 200 M€/an au-delà des dépenses de SNCF Réseau pour la sécurité, l'accessibilité et la maîtrise du bruit ferroviaire,
- 300 M€/an pendant 10 ans pour l'entretien et la modernisation des routes nationales non concédées et des voies rapides.

Priorité 2 : développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution

- Améliorer les nœuds ferroviaires, priorité majeure, notamment en Ile de France,
- 1 Md€ en 5 ans pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien : pôles d'échanges des TC, modes actifs (marche et vélos), nouveaux services de mobilité, véhicules autonomes,
- Renforcer la régulation des véhicules polluants en milieu urbain, lutter contre l'autosolisme et privilégier l'usage collectif des infrastructures routières.

Priorité 3 : réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux

- 200 M€an pendant 10 ans pour mettre en œuvre un programme ambitieux d'amélioration de la desserte routière nationale des territoires enclavés (doublement du rythme actuel),
- Utiliser certaines emprises ferroviaires peu fréquentées pour de nouvelles offres de mobilité en milieu rural.

Priorité 4 : se doter d'infrastructures et de services de fret performants et transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent

- Projets pour l'ouverture du canal Seine-Nord-Europe,
- Projets portuaires (Marseille, Dunkerque),
- Projets d'autoroute ferroviaire atlantique, rocade ferroviaire nord du bassin parisien.

Objectif stratégique 1 : placer la France à la pointe de l'innovation pour assurer les transitions environnementales

Il s'agit prioritairement des nouveaux modes d'énergie des véhicules routiers, mais aussi des nouvelles technologies pour l'exploitation ferroviaire : systèmes de signalisation embarqués, méthodes modernes de gestion d'infrastructure.

Objectif stratégique 2 : engager sans tarder les grands projets de liaisons entre Métropoles qui répondent au mieux aux enjeux du quotidien

- Phasage des grands projets ferroviaires et donner la priorité au traitement des nœuds ferroviaires,
- Mobilités du quotidien à Marseille, Nice, Toulon,
- Amélioration gare Paris Saint Lazare,
- Phasages dans les liaisons des grands projets du sud-ouest (priorité nœuds ferroviaires nord Toulouse, sud Bordeaux),
- Grand Lyon : poursuite amélioration nœud ferroviaire Part Dieu, nécessité d'un débat public d'orientation multimodale,
- Pause dans les grands projets routiers.

Le rapport est complété par les montants financiers affectés aux différentes priorités selon les 3 scénarios.

Il apparaît clairement que les projets ferroviaires et les programmes de modernisation du réseau ferré tiennent une place primordiale. Le rapport préconise un effort important pour développer la qualité de services et assurer la pérennité du réseau. Il s'agit de remédier aux problèmes dans les gares parisiennes, à des drames comme celui de Brétigny-sur-Orge, ainsi qu'aux ralentissements vécus sur plus de 5 000 km de voies ferrées ou du fait des nœuds ferroviaires. Il s'agit aussi de décongestionner les accès aux métropoles, mieux connecter les grandes aires urbaines entre elles et avec les territoires périurbains.

Ce document passe en revue plus de 40 projets dont une demi-douzaine de lignes à grande vitesse (LGV) et une quinzaine de tronçons autoroutiers.

Le rapport Duron propose également de supprimer ou repousser dans le temps des grands travaux, parfois en les découpant en phases successives. Il en est ainsi de grands projets ayant

suscité des oppositions tels l'autoroute A45 Lyon-Saint Etienne (non envisagé) ou les voies d'accès au futur tunnel ferroviaire Lyon-Turin (après 2038).

Ces propositions ont suscité bien des réactions hostiles dans les territoires. Ainsi, le Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, réagit à l'abandon du projet LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon : « *il n'y a plus de vision de l'aménagement du territoire. Je refuse que l'Auvergne soit abandonnée* ». Plusieurs présidents de région ont demandé à rencontrer la ministre des transports, notamment pour les propositions de report au-delà de 2038 des projets LGV Rhin-Rhône, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et Montpellier-Perpignan.

V. La réforme du ferroviaire et sa contestation

5-1 Le rapport Spinetta

Jean-Cyril Spinetta, ancien PDG d'Air France-KLM a remis le 15 février 2018 son « Rapport sur l'avenir du transport ferroviaire » au Premier Ministre, Edouard Philippe.

Le rapport propose la plus grande transformation (hormis sur les retraites) du rail français depuis la création de la SNCF en 1937. La presse ne s'y est pas trompée qui parle de « révolution » et de « traitement de choc ».

Base de travail de la future loi ferroviaire, le rapport Spinetta défend deux principes : « *la cohérence des choix publics* » et la « *responsabilisation des acteurs* ». Mais, au-delà de sa philosophie, il propose au gouvernement neuf mesures chocs, synthétisées dans ses conclusions.

1. La mise en place de la concurrence

L'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs est une obligation légale de la France qui est tenue de transposer dans sa loi les directives européennes (ouverture à la concurrence en 2020 pour les TGV et 2023 pour les TER). Les marchandises et les liaisons internationales constituent déjà un marché ouvert.

Le rapport distingue deux domaines d'ouverture à la concurrence. Celui concernant les lignes TER conventionnées et subventionnées par les régions et celui concernant le transport ferroviaire sur longue distance (TGV et Intercités). Dans les deux cas, le processus d'ouverture du marché devrait être lancé en 2019, pour une présence effective d'opérateurs concurrents de la SNCF sur le réseau français à partir de 2021.

- Dans le cas des lignes régionales, plusieurs opérateurs pourront répondre à un appel d'offres pour exploiter le réseau.
- Quant à la longue distance, le rapport opte pour une concurrence en accès libre (plusieurs opérateurs différents sur une même ligne), plutôt que pour un système de franchise à la britannique (le réseau est découpé en zones, chacune étant attribuée à un opérateur pour plusieurs années).

Le document souligne que « *la principale difficulté réside dans le transfert des personnels aux nouveaux opérateurs* ». Le rapport précise que les cheminots pourront refuser un transfert, mais devront accepter une nouvelle affectation sous peine d'être considérés comme démissionnaires. Ceux qui accepteront seront transférés avec tous les avantages liés à leur contrat de travail.

2. La transformation en SA

Depuis la réforme ferroviaire de 2014, l'édifice SNCF est constitué de trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) : un EPIC SNCF de tête, sorte de holding de commandement, qui en chapeaute deux autres, SNCF Mobilités (qui fait [rouler](#) les trains) et SNCF Réseau (qui s'occupe du réseau).

Le rapport Spinetta préconise la transformation de ces deux derniers EPIC en société anonyme (SA) à capitaux publics. SNCF Mobilités serait transformée au motif que « *sa forme juridique actuelle n'est pas durablement compatible avec les exigences européennes* » dans la perspective de l'arrivée de la concurrence. SNCF Réseau deviendrait aussi une SA, meilleure manière, selon M. Spinetta, d'installer des garde-fous contre la tentation de l'endettement permanent.

3. La possible reprise de la dette par l'Etat

Il s'agit de la dette de SNCF Réseau, soit environ 46 milliards d'euros fin 2017. Un trou qui se creuse chaque année de 3 milliards d'euros.

Le rapport insiste sur la nécessité de soulager SNCF Réseau du fardeau de la dette : « *Le traitement de la dette est une condition préalable et nécessaire à un retour à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructures* ».

4. L'extinction programmée du statut de cheminot (150 000 salariés du groupe SNCF)

Avec l'arrivée de la concurrence, le rapport Spinetta propose un « *nouveau contrat social* » aux salariés de la SNCF, intégrant « *la question de l'évolution du statut* ». Il s'agit de donner à l'entreprise publique « *une plus grande rapidité d'évolution, difficilement concevable dans le cadre d'un statut qui fige un cadre organisationnel et social préjudiciable aux agents eux-mêmes* ».

Le texte invite la SNCF à « *se [poser](#) la question de l'opportunité de [poursuivre](#) des embauches dans un cadre statutaire qui ne lui permet plus de [faire](#) face à ses enjeux concurrentiels.* » Autrement dit, les nouveaux arrivés n'auraient plus le statut de cheminot, lequel serait réservé aux anciens et s'éteindrait de lui-même dans une trentaine d'années.

Le rapport propose que le groupe puisse organiser des plans de départ volontaire durant 2 ans (potentiel évoqué de 5 000 agents).

5. Les petites lignes sur la sellette

Le rapport Spinetta préconise de « *recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises* ». Selon lui, « *Il paraît impensable de [consacrer](#) près de 2 milliards d'euros à seulement 2 % des voyageurs* ».

6. La priorité aux réseaux du quotidien

En écho aux incidents de 2017 à la gare Montparnasse à Paris, le rapport Spinetta rappelle qu'autour des grandes métropoles, les trains du quotidien circulent sur un réseau vieux et

inadapté au transport de masse. Il exhorte à continuer « *l'immense effort* » de modernisation entrepris depuis 2013, qui « *doit être et rester la priorité pour les vingt ans à venir* ».

7. Le TGV arrêté dans son expansion

Plutôt qu'une nouvelle extension du réseau français de lignes à grande vitesse, jugé « *abouti* », le rapport Spinetta préconise de moderniser les lignes les plus anciennes comme Paris-Lyon, Paris-Tours et Paris-Lille.

8. Le fret ferroviaire filialisé

L'activité de transport de marchandises de la SNCF, en grave déficit chronique, doit être recapitalisée. « *Ceci implique une filialisation qui sera exigée par Bruxelles car une recapitalisation a déjà eu lieu en 2005* », explique M. Spinetta. La dette du fret (plus de 4 milliards d'euros) serait alors conservée par SNCF Mobilités.

9. Les gares et la police ferroviaire rattachées à SNCF Réseau

Le rapport Spinetta suggère de clarifier les rôles des nombreuses entités du groupe ferroviaire. Il recommande un rattachement à SNCF Réseau de la filiale Gares & Connexions (dépendant de SNCF Mobilités) et de la sûreté ferroviaire qui est un élément de l'EPIC de tête.

5-2 Le projet de loi « Pour un nouveau pacte ferroviaire »

Le projet de loi « Pour un nouveau pacte ferroviaire » est présenté le 14 mars en Conseil des Ministres par Elisabeth Borne.

Il compte 8 articles pour 4 pages. Il s'agit d'un projet de loi d'habilitation, texte autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnances. La future loi n'est donc pas encore écrite. Les articles se contentent de donner des orientations :

- Objectif de transformer le groupe public ferroviaire dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, la forme juridique devant être repensée,
- Arrêt des recrutements au statut pour les nouveaux agents,
- Pas de remise en cause du statut public et du principe de l'unité sociale de la SNCF. Les contrats de travail actuels se poursuivront en cas de transformation juridique de l'entreprise,
- Ouverture à la concurrence organisée : « *il s'agit d'organiser une ouverture à la concurrence maîtrisée et progressive sur les services de transport ferroviaires conventionnés par les collectivités publiques, dans le respect des spécificités régionales et des droits des salariés* ».

Le recours aux ordonnances est justifié par la nécessité d'agir rapidement afin de respecter le délai de fin d'année pour une concurrence ferroviaire complète, tout en ayant une vraie concertation devant nourrir le contenu de la loi avec des amendements législatifs débattus au Parlement.

5-3 Le Plan stratégique de la SNCF

Le Premier Ministre, Edouard Philippe avait demandé à la SNCF « *d'aligner ses coûts sur les standards européens, quand faire rouler un train en France coûte 30% plus cher qu'ailleurs* ». La direction de la SNCF doit donc présenter d'ici l'été un nouveau Plan stratégique au gouvernement, élaboré au terme d'une large concertation avec le personnel.

Le 15 mars, Guillaume Pepy, PDG de la SNCF remet à la Ministre des transports le « Programme de travail », base du « Projet stratégique de la SNCF » qui doit être négocié avec les syndicats et présenté officiellement en juillet.

Ce Programme de travail repose sur 6 piliers ;

- La qualité du réseau,
- L'enrichissement des offres à la clientèle,
- La simplification de l'organisation,
- La décentralisation du management,
- Une plus grande numérisation,
- Une optimisation du matériel.

Les points en discussion dans l'entreprise seront :

- Définir les métiers de demain et encourager leur polyvalence,
- Rendre l'organisation du travail plus souple,
- Renforcer la productivité industrielle,
- Décentraliser le dialogue social,
- Réduire les coûts.

La direction de la SNCF va mettre en place un groupe de contact avec les organisations syndicales pour piloter les discussions et construire l'agenda social, ainsi que des groupes de réflexion sur le terrain ainsi qu'un comité des sages, garant de la qualité du dialogue social.

Il s'agit au final d'aboutir à un « Pacte d'entreprise », contrat entre l'Etat qui apporte des moyens, l'entreprise et les salariés.

5-4 La mobilisation des syndicats de cheminots et l'attitude du gouvernement

La mobilisation des syndicats de cheminots

A l'issue d'une réunion le 15 mars, les 4 syndicats représentatifs de la SNCF : CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT annoncent un calendrier de grève reconductible de 2 jours sur 5 à compter des 3 et 4 avril jusqu'à la fin juin, soit 36 jours de grève, afin de s'opposer à la réforme de la SNCF.

Laurent Brun, Secrétaire général de la CGT-Cheminots estime « *qu'il sera nécessaire de mener une longue bataille face à un gouvernement autoritaire* ». L'objectif est aussi de

trouver les moyens pour que la grève coûte le moins cher possible aux cheminots, tout en ayant l'impact le plus fort possible.

Selon plusieurs témoignages, l'attitude des cheminots s'explique par l'incompréhension que suscite le projet de loi. Chez les cheminots on est souvent à la SNCF en famille et depuis plusieurs générations. Alors que le cheminot était respecté ou envié autrefois, aujourd'hui souvent on le critique, on lui reproche les avantages du statut et les dysfonctionnements du service. C'est donc un sentiment de dévalorisation qui prédomine. Dans ce contexte, la disparition du statut pour les prochains embauchés est insupportable.

Au début de la grève, le 3 avril, la grève est bien suivie avec un taux de gréviste de 50% et 77% chez les conducteurs. Le trafic est très perturbé.

Les négociations piétinent et les syndicats reprochent au gouvernement son manque d'écoute.

L'attitude du Gouvernement

Avant l'ouverture du débat parlementaire, le gouvernement précise son projet ferroviaire : maintien de l'ouverture à la concurrence tout en donnant des garanties aux cheminots.

Le 30 mars, Elisabeth Borne dévoile en détail les modalités de l'ouverture à la concurrence :

- Pour le TGV, l'arrivée de compagnies concurrentes de la SNCF sera possible à partir de décembre 2020. Une modulation des péages ferroviaires sera instituée pour permettre la desserte de tous les territoires (ex. majoration pour Paris-Lyon, minoration pour prolongement jusqu'à Chambéry).
- Pour les TER, les Régions qui le souhaitent pourront lancer des appels d'offres en décembre 2019, celles qui le souhaitent pourront contracter jusqu'en 2023 une nouvelle convention avec la SNCF pour 10 ans. Pour l'Ile de France, l'ouverture se fera selon les lignes à partir de 2023 et jusqu'en 2039.
- Concernant les conditions de transfert des personnels d'une ligne attribuée à un nouvel opérateur, les cheminots garderont le droit à l'emploi, la rémunération et le régime de retraite (portabilité des droits). Le transfert se fera sur la base du volontariat.

Le 5 avril, Elisabeth Borne confirme que les 3 EPIC seront transformés en une seule société nationale à capitaux publics, détenue à 100% par l'Etat et dont les titres seront incessibles. Ce sera donc une holding détenue par l'Etat, actionnaire de SNCF Mobilités et SNCF Réseau. La filiale Gare et Connexions aujourd'hui intégrée à SNCF Mobilités sera rattachée à SNCF Réseau.

Certains points des discussions ne sont pas précisés à ce stade : la reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat et le devenir des salariés SNCF qui refusent d'être transférés à un autre opérateur.

Mais la stratégie du gouvernement consiste aussi, sans le dire, à jouer l'opinion face aux grévistes. Ainsi, Elisabeth Borne déplore une « *posture incompréhensible et pénalisante des syndicats pour les voyageurs, alors que la concertation est en cours* ». Elle met en avant les concessions du gouvernement tout en dramatisant les perturbations à venir.

Plus maladroit, des parlementaires LRM appellent « *les cheminots à sortir de la grévitude* ».

5-5 Le projet de loi devant le Parlement

Le projet de loi ferroviaire est déposé, en procédure accélérée, à l'Assemblée nationale le 14 mars. Il a été largement amendé et enrichi. Sur 335 amendements présentés, 82 ont été votés

dont 26 demandes gouvernementales. Le champ des ordonnances a été réduit et le Parlement a voté directement de nombreuses dispositions : date de l'ouverture à la concurrence, transformation de la SNCF en SA à capitaux publics, fin du statut de cheminot pour les nouveaux entrants, garantie des acquis des cheminots. Quel que soit l'opérateur, les tarifs sociaux pour les voyageurs (familles nombreuses, handicapés, seniors) seront pérennisés. Les nouveaux opérateurs seront obligés de répondre aux enjeux d'aménagement du territoire et de maintien des dessertes. Des garanties pour les cheminots transférés de la SNCF à une autre entreprise : maintien du niveau de rémunération, du régime spécial de retraite, de la garantie de l'emploi et des avantages : facilités de circulation, accès aux médecins spécialisés.

Les garanties des cheminots seront complétées par le Sénat en fonction des négociations avec les syndicats, notamment sur la question du devenir des cheminots en cas de refus de transfert ou de faillite d'une nouvelle entreprise.

Le gouvernement a précisé que la fin de l'embauche au statut SNCF serait en janvier 2020. Une convention collective du secteur ferroviaire doit être discutée et adoptée d'ici là.

Par ailleurs, le Président de la République précise le 15 avril qu'à partir de 2020, l'Etat reprendrait progressivement une part substantielle de la dette détenue par SNCF Réseau.

Les réactions des syndicats

La CGT cheminots appelle à un très haut niveau de mobilisation pour les prochaines journées de grève afin « *d'imposer l'arrêt du processus parlementaire et arracher de véritables négociations* ».

La CFDT Cheminots déplore « *la méthode du Président plus encline au passage en force et à la surenchère qu'à la négociation.* » Le syndicat a formulé 20 propositions d'amendements dont seules 3 ont été actées favorablement.

Le 11 juin 2018, députés et sénateurs sont parvenus en Commission mixte paritaire à un texte commun sur la future loi ferroviaire, intégrant les nouveaux éléments adoptés par le Sénat.

Le vote définitif a lieu le 13 juin à l'Assemblée nationale (452 pour, 80 contre, 27 abstentions) et le 14 juin au Sénat (245 pour, 82 contre, 16 abstentions).

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 « Pour un nouveau pacte ferroviaire » est publiée au Journal officiel le 28 juin 2018.

La réforme entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020 qui verra à la fois l'arrivée d'entreprises concurrentes dans le transport intérieur de voyageurs, la transformation de la SNCF en SA et la fin de l'embauche au statut des cheminots.

5-6 La grève des cheminots, l'attitude des syndicats et les réactions des usagers

La poursuite du conflit jusqu'au 28 juin

Pendant la discussion parlementaire, la grève a continué.

Edouard Philippe a reçu individuellement les syndicats les 7 et 25 mai. Le gouvernement reste inflexible sur les grands axes du texte, mais certains points peuvent encore être finalisés. Le Premier Ministre a insisté sur le nécessaire investissement de modernisation du réseau et d'une « règle d'or, afin d'éviter un endettement excessif ».

Au-delà des traditionnelles batailles de chiffres, force est de constater une érosion du taux de grévistes dans le temps. Ainsi le 9 mai au 16^{ème} jour de grève, le taux de grévistes tombe à 14,5% (50% au début du conflit), mais 53% des conducteurs restent mobilisés, ainsi que 45% des contrôleurs. Le trafic restera perturbé jusqu'à la fin du conflit.

Du 14 au 21 mai, les cheminots sont invités à s'exprimer lors d'un Vote action organisé par les syndicats. Celui-ci aboutit sans surprise à une écrasante majorité au rejet du pacte ferroviaire : 94,97% avec un taux de participation de 61,15% selon les syndicats. La direction de la SNCF déclare respecter l'expression et comprendre l'inquiétude des cheminots tout en dénonçant les modalités d'organisation de la consultation : pas d'isoloirs, ni présence d'huissiers ou de tiers, ni listings coordonnés des salariés.

Le 12 juin est décrété « journée de la colère cheminote » par l'intersyndicale.

Le 21 juin, le tribunal de grande instance de Bobigny condamne la SNCF à payer les jours de repos des grévistes correspondant à un jour de grève. Fin avril, les syndicats de cheminots avaient assigné la SNCF en l'accusant de vouloir ainsi dissuader les salariés de faire grève. La direction de la SNCF, de son côté, s'alarme d'une hausse significative d'actes de malveillance. Selon elle, le conflit a coûté à l'entreprise 790 M€, soit 22 M€ pour chacune des 36 journées de grève.

Les stratégies syndicales

Même si le mouvement faiblit, le conflit se durcit et l'intersyndicale reste soudée. Aucun syndicat ne prend le risque de quitter le conflit alors que les élections professionnelles ont lieu fin 2018.

La CGT et Sud rail ont cherché avant tout à mobiliser et à renforcer le rapport de force, afin de faire obstruction au projet de loi.

L'UNSA et la CFDT ont aussi comme stratégie de tenter d'infléchir la réforme via des discussions avec le gouvernement et des propositions d'amendements lors du débat parlementaire.

En particulier, la CFDT précise les points de revendication les plus importants pour elle:

- Maintien des droits lors du transfert d'un agent SNCF à la concurrence,
- Droit de retour à la SNCF, sans limitation de délai,
- Inaccessibilité du capital de la société holding, mais aussi de toutes les filiales du futur groupe pour éviter une vente à la découpe,
- Reprise de la dette de SNCF Réseau et investissement accru dans le ferroviaire.

L'effort des syndicats se porte désormais sur les négociations avec le patronat pour la convention collective de la branche ferroviaire.

L'attitude des usagers est mesurée par les enquêtes d'opinion.

Ainsi l'IFOP a mesuré que tout au long du conflit le soutien au mouvement de protestation reste minoritaire, de l'ordre de 42% des personnes interrogées.

De son côté, la SNCF fait réaliser des sondages sur l'adhésion des Français à la réforme qui montrent que 75% des personnes interrogées la trouvent justifiée.

Le mouvement ne rencontre pas le soutien de la population ; ainsi 54% des utilisateurs réguliers du train et 57% des usagers du TER et des Intercités se déclarent opposés ou hostiles à la grève. Le chiffre est de 51% pour l'ensemble des Français.

5-7 La reprise de la dette par l'Etat et une évolution du modèle économique ferroviaire

Le 25 mai, lors de sa rencontre avec les syndicats de cheminots, le Premier Ministre, Edouard Philippe annonce la reprise par l'Etat de la dette de la SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros (sur 46,6 milliards d'euros). L'allègement se fera en 2 temps : 25 Mds € en 2020, puis 10 Mds € en 2022.

L'effort de l'Etat est conséquent (1.6% de la richesse produite en France en 2017), mais tardive. D'autres pays ont apuré les créances ferroviaires à un niveau comparable : Allemagne, Royaume-Unis, USA il y a une vingtaine d'années, considérant qu'elle résultait d'un effort d'infrastructure pour le pays.

Les 35 Mds € seront cantonnés dans une caisse d'amortissement identifiée dans le budget de l'Etat à voter chaque année par le Parlement.

Cette décision s'inscrit dans une évolution du modèle ferroviaire français.

En 2016, l'Etat a signé plusieurs contrats de performance avec le groupe ferroviaire précisant sur 10 ans la trajectoire financière et les investissements demandés.

Pour SNCF Réseau, le contrat prévoit des investissements à hauteur de 3,6 Mds € an par l'Etat pour remettre à niveau le réseau, ainsi qu'une hausse des péages ferroviaires, seule ressource de SNCF Réseau.

Le gouvernement souhaite désormais infléchir ce contrat :

- Limitation au niveau de l'inflation de la hausse des péages, afin de ne pas pénaliser le trafic voyageurs et marchandises,
- Abondement de 200 M€ an de l'investissement par SNCF Réseau pour le porter à 3,8 Mds €/ an à partir de 2020,
- Augmentation de compétitivité du groupe de 2,7%, correspondant à une réduction de l'écart de compétitivité (estimé à 3%) par rapport aux sociétés concurrentes.

L'objectif est ainsi d'arriver en 2022 à un système qui ne génère plus de dette, alors que le déficit structurel actuel augmente l'endettement de 3 Mds € par an. Le groupe SNCF doit adopter une « règle d'or » concernant son endettement.

5-8 Les enjeux de la convention collective de branche

Le 15 juin, Elisabeth Borne préside une réunion Etat / syndicats / organisations patronales pour échanger sur la relance des négociations de la convention collective de la branche ferroviaire. La réforme ferroviaire 2018 rend nécessaire la relance des discussions afin de préciser le nouveau cadre social des cheminots.

Les points ouverts à la négociation concernent les classifications et rémunérations, les règles de transferts et garanties sociales transférées, la prévoyance, le droit syndical. Pour les agents SNCF d'autres sujets sensibles sont à discuter : la médecine spéciale, les billets de train gratuits, les logements sociaux.

Les syndicats souhaitent parvenir à imposer une convention collective de haut niveau proche du contrat social de la SNCF et du statut du cheminot. Pour les employeurs regroupés au sein de l'Union des transporteurs publics ferroviaires (UTP): « *le futur cadre social de branche ne saurait être constitué de la reprise de l'ensemble des éléments actuellement inclus dans le statut des cheminots ou des autres dispositions réglementaires s'appliquant au sein de l'opérateur historique* ».

Les syndicats demandent à l'Etat d'être présent et directif alors que le Ministère retient un rôle d'accompagnateur des négociations par un « observateur du dialogue social » composé de personnalités aux compétences reconnues en matière de relations sociales (Cf. Jean-Paul Bailly, ancien PDG de la Poste et de la RATP). L'objectif du gouvernement est que le calendrier assez serré des négociations soit respecté : aboutissement de la convention collective au 31 décembre 2019.

A l'issue de la rencontre du 15 juin, la CGT et Sud rail ont annoncé vouloir poursuivre la grève au mois de juillet.

VI. L'appréciation de la qualité démocratique

A ce stade, la qualité démocratique du processus peut s'apprécier à différents niveaux :

- La logique des réformes engagées et leur mise en œuvre
- Les Assises nationales de la mobilité : un ensemble de propositions émanant des acteurs de la mobilité qui demande à aboutir
- La gestion d'un conflit social long à la SNCF

6.1. La logique des réformes engagées et leur mise en œuvre

Le domaine de la mobilité représente un champ très vaste, comprenant les transports de voyageurs par rail ou par route (a été exclu ici le transport aérien), mais aussi l'ensemble des déplacements, notamment en ville, à pied, vélo, trottinette,... Il s'agit d'une liberté fondamentale (se déplacer) pour se rendre au lieu de travail, pour les loisirs,... et qui doit s'opérer en toute sécurité et facilité, y compris pour les personnes âgées ou en situation de handicap.

Il existe bien une logique des réformes annoncées

Un fil conducteur apparaît clairement, celui de favoriser les transports du quotidien, réduire les fractures territoriales ou sociales entre métropoles, villes, milieu rural, remettre à niveau les infrastructures existantes en arrêtant ou différant les projets de nouvelles infrastructures TGV ou autoroutières. Cette orientation est confirmée par le bilan des Assises de la mobilité et a été posée comme base de travail des rapports Duron et Spinetta. Elle suppose également de dégager des financements conséquents sur une longue période pour la remise à niveau des réseaux ferrés et routiers.

Mais cette logique devient illisible compte tenu du calendrier de mise en œuvre des réformes

La loi « Pour un nouveau pacte ferroviaire » n'a été ni évoquée en 2017 par le gouvernement, ni discutée lors des Assises de la mobilité. Or cette loi a été soumise en priorité par le gouvernement au Parlement avec procédure accélérée. L'argument avancé par le gouvernement est la nécessité de transposer en droit français l'ouverture à la concurrence devant devenir effective en janvier 2020. A noter que le gouvernement a pris soin de ne pas inclure dans la loi des éléments concernant les infrastructures, et notamment le maintien ou suppression de petites lignes SNCF, de manière à ne pas s'aliéner les élus locaux.

La perception par les médias et les français de cette réforme a surtout été celle d'un « bras de fer » entre gouvernement et syndicats de la SNCF, sans que la logique de l'ouverture du rail à la concurrence ne soit clairement présentée ou débattue.

Dans le même temps, la décision de limitation à 80km/h de la vitesse sur le réseau routier a alimenté une polémique avec les associations d'automobilistes et des élus, notamment départementaux et ruraux. Il paraît difficile de juger si l'évaluation du dispositif au terme des 2 ans représente une avancée ou une simple réponse aux détracteurs de la mesure.

Dès lors, le vote du projet de LOM a été différé. Après avoir été annoncé en Conseil des ministres en mai, il a été reporté à novembre pour un examen au parlement au 1^{er} semestre 2019, soit avec un an de retard par rapport au calendrier annoncé lors des Assises de la mobilité.

Dans ce contexte, plus aucune logique des politiques de mobilité ne peut être perçue. Peut-être le sera-t-elle à l'issue du processus législatif, mais dans combien de temps ?

Une question de calendrier se pose d'ailleurs : n'aurait-il pas fallu proposer au Parlement en priorité le vote de la LOM et des projets d'infrastructures à 10 ans avant de faire adopter la loi ferroviaire ?

Nous décernons un drapeau rouge pour incohérence dans la logique des réformes engagées.

→ Drapeau rouge



6-2 Les Assises nationales de la mobilité : un ensemble de propositions émanant des acteurs de la mobilité qui demande à aboutir

Le processus large de réflexion et de propositions sur les enjeux de la mobilité de demain est assurément intéressant et on peut considérer qu'il s'agit d'une réussite.

L'organisation des Assises a été bien pensée pour faire remonter des propositions nouvelles, innovantes et issues du terrain :

- Définition de 6 thématiques correspondant aux enjeux actuels : mobilités plus propres, plus solidaires, plus sûres, plus intermodales, plus soutenables, plus connectées,
- Accent mis sur l'innovation par 10 groupes ou séminaires thématiques,
- 42 ateliers territoriaux animés par les Préfectures et 22 ateliers à l'initiative d'élus ou des Chambres de commerce, permettant de mieux saisir les enjeux des territoires.

Les Assises sont animées par l'Etat, Ministère des transports et Préfectures et rassemblent les nombreux acteurs présents dans ce domaine : agents des services de l'Etat, élus et experts des collectivités territoriales et des autorités organisatrices de transports, acteurs économiques, bureaux d'études et experts, sociétés, notamment PME innovantes dans la mobilité, syndicats, associations par exemple celles militantes dans le domaine du vélo.

Le public a pu s'exprimer par la plateforme participative qui a recueilli 2 000 propositions dans les 6 thématiques proposées et 20 000 votes, contribuant ainsi à la richesse des propositions.

A titre d'exemple, parmi les 8 propositions significatives de l'atelier territorial de Lyon du 16 novembre 2017 se retrouvent les enjeux du territoire : création d'un établissement public pour

la réalisation de l'Anneau des sciences, péage de transit pour protéger le cœur de l'agglomération et règlementation des voies réservées au covoiturage (problématiques du tronçon A6 / A7 déclassé), règlementation des services de vélo en *free-floating*, développement du covoiturage et régulation des opérateurs.

Les synthèses des Assises nationales de la mobilité constituent ainsi un ensemble de propositions d'une très grande richesse. A noter que beaucoup de propositions renvoient aux politiques de la ville (éloignement domicile-travail), de la transition énergétique ou de la santé (mieux respirer en ville).

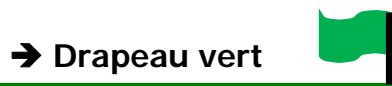
Certaines renvoient à des modifications législatives ou règlementaires, d'autres à des abondements financiers ou des modifications fiscales. La question du partage du coût de la mobilité entre contribuables et usagers est posée (péage urbain, taxe PL).

De nombreuses propositions sont tournées vers l'innovation comme les véhicules plus propres, les perspectives esquissées par les futurs véhicules sans chauffeur, ou par le partage des données de déplacements (open data, information unique sur les différents modes de transport, voire titre de transport unique tous modes). Dans ce domaine, il est souvent demandé à l'Etat ou aux collectivités de jouer un rôle de régulateur.

Comme en conclusion du point précédent, il est ici à déplorer le report du projet LOM.

Le risque est ainsi que de nombreuses attentes issues des Assises soient déçues et les acteurs qui se sont investis dans cette consultation soient découragés.

Nous attribuons pour le processus de participation des Assises nationales de la mobilité :



6-3 La gestion d'un conflit social long à la SNCF

L'histoire sociale de la France est parsemée de conflits entre l'Etat et les syndicats lors de réformes « emblématiques » telles que les retraites, le code du travail, le système d'assurance chômage. L'enjeu apparaît bien souvent, fortement relayé par les médias, comme celui d'un bras de fer qui amène à s'interroger : qui a gagné, qui a dû reculer ?

La réforme ferroviaire n'était annoncée ni dans le programme du candidat Macron, ni lors des Assises nationales de la mobilité, même si la commission présidée par Jean-Cyril Spinetta était alors en plein travail.

Une fois de plus, le conflit est apparu comme un rapport de force :

- L'Etat est décidé à agir vite, engageant la procédure accélérée au Parlement et menaçant de recourir aux ordonnances,
- Les syndicats de cheminots ont décidé d'une grève originale et longue, afin de tenir le rapport de force dans le temps.

Un autre acteur intervient bien évidemment dans ce conflit : l'opinion publique mesurée régulièrement par les enquêtes d'opinion où il est demandé aux Français s'ils expriment plus de sympathie pour les cheminots en grève ou pour le projet gouvernemental.

Le conflit se déroule dans un contexte de rencontres nombreuses entre les syndicats et la Ministre des transports, ainsi qu'avec la direction de la SNCF. Les syndicats se plaindront

d'ailleurs d'un trop grand nombre de réunions alors que leurs propositions ne sont pas écoutées ou retenues. Ils demanderont à être reçus par le Premier Ministre qui les rencontrera à 2 reprises.

La tactique du gouvernement a consisté à proposer avant le début et au long du débat parlementaire de nouvelles mesures sociales protectrices des cheminots (portabilité des droits pour le transfert des agents SNCF vers une société privée, droit de retour), tout en restant inflexible sur les points dits « non négociables » : ouverture à la concurrence et fin du recrutement au statut en 2020.

Côté syndical, l'union est restée la règle jusque fin juin, avec toutefois des tactiques différentes : agir au maximum sur le rapport de force (CGT, Sud rail), mais aussi tenter de négocier des amendements au projet de loi (CFDT, UNSA).

L'opinion publique n'a pas pris le parti des cheminots, ni montré d'empathie particulière, considérant souvent que leur statut faisait d'eux des « privilégiés ».

L'adhésion des cheminots à la grève pendant 3 mois, s'explique par leur incompréhension du sens de la réforme proposée. Au-delà de l'ouverture à la concurrence, la fin programmée du statut apparaît comme une véritable remise en cause de leur identité dans un contexte général de fortes critiques de la SNCF (vétusté du réseau, manque d'efficacité) et de « cheminot bashing ».

Dans ce contexte, l'attitude du gouvernement apparaît critiquable.

En dépit des efforts, plusieurs critiques de l'attitude des syndicats sont apparues, y compris chez la Ministre des transports qui dit ne pas comprendre la poursuite du conflit malgré les annonces sociales du gouvernement.

Surtout, aucun effort de pédagogie ni explications sur l'intérêt de l'ouverture à la concurrence et la fin du statut de cheminot. Le gouvernement s'est contenté de rappeler les décisions européennes qui nous contraignent et le statut qui serait un obstacle à la libre concurrence.

De ce point de vue, il aurait été intéressant que s'ouvre un débat, notamment au vu des expériences étrangères et des autres secteurs ouverts à la concurrence en France depuis de nombreuses années : quelle évaluation ?

On oppose souvent l'échec de l'expérience britannique et la réussite de la régionalisation des réseaux ferrés allemands. Une analyse de certains exemples étrangers aurait sans doute été nécessaire à partir de critères précis :

- L'intérêt pour l'utilisateur en termes tarifaire et de desserte,
- Le modèle économique et le rôle / engagement financier de l'Etat et des collectivités territoriales,
- Le niveau de la convention collective des cheminots,
- Le processus démocratique pour arriver à une réforme acceptée.

Le débat ferroviaire aurait aussi pu être l'occasion d'un rappel et d'une évaluation des ouvertures à la concurrence déjà pratiquées dans d'autres secteurs : la poste, les télécommunications, l'énergie.

Nous discernons un drapeau rouge à Emmanuel Macron pour manque de pédagogie dans ce dossier.



VII. Le devenir de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

Le projet de loi LOM a été rattrapé par l'actualité : le 14 août 2018, une partie du viaduc Morandi s'effondre à Gênes.

A cette occasion ont été rapportées les conclusions d'un audit rendu public en juin 2018, commandé par le Ministère des Transports à 2 sociétés suisses concernant le réseau routier national non concédé. Ce rapport fait état, notamment d'un tiers des ponts à réparer et de 7% présentant un risque d'effondrement ! C'est l'occasion de rappeler le sous-investissement depuis de nombreuses années qu'ont subi nos réseaux routier et ferroviaire. La rigueur budgétaire n'a pas épargné non plus les réseaux routiers départementaux et communaux...

Les membres du Conseil d'Orientation des Infrastructures (Philippe Duron, Président, mais aussi Matthieu Orphelin, député LRM) se sont exprimés et les conclusions des rapports Duron et Spinetta ont ainsi été rappelées. Sont de nouveau sur la table les questions d'un effort supplémentaire d'investissement sur le réseau routier, ainsi que de son financement.

La LOM a été présentée en Conseil des Ministres du 26 novembre 2018. Le projet de loi a été sensiblement réduit et ne sera pas discuté avant le 2^{ème} semestre 2019.

Certaines mesures annoncées résultent des propositions des Assises nationales de la mobilité et du rapport Duron :

- Fixer les priorités d'investissement pour les 10 ans à venir en matière de maintenance, réhabilitation et remise à niveau des infrastructures routière et ferrée. A noter que le budget 2019 du Ministère des transports est porté à 7 Mds€ soit une progression de 300 M€ avec priorité mise sur l'entretien des réseaux existants,
- 100% du territoire couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. Dotées de moyens financiers, ces autorités planifient, financent et organisent les transports sur leur territoire,
- Adaptation aux nouveaux usages : encouragement au covoiturage et ouverture à des voies réservées, régulation des nouveaux systèmes de vélos en libre-service (*free-floating*), accessibilité via une application numérique unique de toutes les offres de transport public ou privé (bus, tram, métro, taxi, VTC, vélo et voiture partagés),
- Un plan vélo² (350 M€ sur 7 ans) : réalisation d'infrastructures cyclables, facilités fiscales sous forme d'indemnités kilométriques. Une aide de l'Etat à l'acquisition de vélos à assistance électrique a été incluse dans la loi de finances 2018 et devrait être reconduite en 2019 : 100€ pour personnes non imposables, à condition d'une aide équivalente de la collectivité, soit 200€ dans la limite de 20% du prix d'acquisition. A noter que cette aide est moins avantageuse que celle instaurée sous le quinquennat précédent.

Une loi d'orientation malgré son retard et ses imperfections, précédée d'assises, même imparfaites justifient, au final un :

→ Drapeau jaune



² A noter que 75% des déplacements sont inférieurs à 5 km et 50% des déplacements de moins de 3 km sont effectués en auto.

Deux mesures symboliques de la LOM sont toujours en discussion et feront sans aucun doute polémique :

- **Le péage urbain³** : les agglomérations pourront mettre en place ce dispositif d'accès aux centres villes déjà opérationnel à l'étranger (Londres, Stockholm, zones à trafic limité en Italie) avec un tarif plafonné par l'Etat (pour les véhicules légers : 2,50€ pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 5€ pour les agglomérations de plus de 500 000 habitants). Les agglomérations pourront en définir les modalités : zonage, tarification ou gratuité selon les types de véhicules, le contrôle étant réalisé par caméras.
- **La vignette poids lourds** : il s'agit d'une contribution applicable aux poids lourds pouvant être instituée par les régions qui le souhaitent. Les modalités et les types de véhicules impactés sont toujours en discussion.

L'annonce de ces mesures intervient dans le contexte du lancement du mouvement des « Gilets jaunes » : l'opinion publique se montre particulièrement sensible à la question du pouvoir d'achat et une forte critique monte concernant l'augmentation des prix de l'essence, du gas-oil et du fuel. Ces deux mesures de la LOM se heurtent de plein fouet au « ras-le-bol fiscal » de nombreux Français.

Dans ces conditions, le gouvernement a abandonné la hausse de la fiscalité sur l'essence et l'alignement du prix du diesel sur celui du sans-plomb au titre de sa politique de transition énergétique.

Ce travail concernant les mobilités implique nécessairement une nouvelle analyse en 2019 au vu des développements du « Grand débat » lancé en janvier 2019 par le Président de la République au cœur duquel trouvent bonne place les questions de mobilité, de qualité des infrastructures et des transports au quotidien des citoyens, usagers et contribuable.

³ A noter que si le péage urbain a pour objectif de décongestionner la circulation dans les centres villes, il a aussi des impacts positifs en matière de qualité de l'air et donc de santé. Cet objectif rejoint celui des ZFE (Zones à faible émission) dont la décision relève des agglomérations avec l'objectif d'exclure progressivement les voitures les plus polluantes des centres villes sur la base des vignettes Crit'air.