

Proposition 3

Une loi de transition vers la mobilité durable¹

La proposition

Il s'agit de redéfinir le service public des transports avec un objectif, la « mobilité durable » intégrant les impératifs de santé publique et d'environnement ainsi que les politiques d'urbanisme au sens large (jusqu'à l'organisation des services, l'organisation du travail...).

Cette politique se concrétisera dans une « loi de transition vers la mobilité durable » intégrant différents aspects : l'adaptation des infrastructures et des outils à l'innovation (ex : création de micro-hubs d'intermodalités et créer un pass unique intermodal national) ; la transformation de l'AFITF en une « agence de financement de la transition vers la mobilité durable », comme l'ADEME le fait pour l'énergie, et réserver 10% de ses ressources (200 M€/an) à la transition ; faire de l'ARAFER une autorité de régulation complète.

Le nouveau schéma de gouvernance comporterait trois niveaux seulement, État-régions-métropoles, avec des autorités organisatrices réunissant l'ensemble des compétences de transports dans les mêmes mains (gestion des transports publics et organisation des mobilités privées).

L'exposé des motifs

Une nouvelle révolution du secteur des transports est en train de se produire avec des innovations qui changent tout à la fois l'offre de services et la demande des usagers, en faisant naître de nouvelles attentes de services ou de protection de la santé (bruit et pollution). Cette révolution a commencé à ébranler certains pans de l'activité traditionnelle des transports, avec des taxis sortis de leur monopole, une fréquentation du TGV en berne. Les comptes publics des transports sont parmi les plus dégradés et la situation ne s'améliorera pas d'elle-même. Une réaction rapide s'impose.

Elle sera d'autant mieux venue que les solutions existent et sont très prometteuses. Elles ont été testées en Suisse (pass unique), en France, en Italie (dépollution des centres-ville), au Royaume-Uni (péage urbain), dans les pays scandinaves (développement massif du vélo) et n'attendent plus que d'être massifiées, généralisées. Les mesures proposées ici sont matures et la clef d'entrée dans la mobilité durable.

Elles pourront faire émerger les solutions d'une intermodalité puissante, d'une dépollution et d'une décarbonation efficace des transports, développer une mobilité collaborative et tirer le meilleur profit pour tous des innovations.

Les modalités de mise en œuvre

Le projet de loi pourra être discuté et voté dès la première année du quinquennat. Parallèlement, cette politique sera mise en œuvre en refondant les équilibres économiques et contributifs du secteur, et en assainissant les comptes publics des transports. Une des voies d'action les plus indispensables est d'ouvrir des négociations avec les secteurs concernés, afin de basculer la fiscalité du travail sur les transports (transporteurs routiers, taxis, etc) vers une redevance sur les facteurs de pollution et d'usure de la route.

Dans ce cadre, la possibilité sera introduite pour les régions de mettre en place une écotaxe poids lourds régionale.

S'agissant des choix budgétaires, la priorité en matière d'investissement sera donnée aux trains du quotidien et à la rénovation du réseau, éventuellement retaillé.

¹ Le dispositif détaillé a été élaboré et est disponible à La Fabrique Ecologique.