

The Positive Way

WAVESTONE

LA MOBILITÉ DANS LA PPE & LA LOM

QUELLE VOLONTÉ PERCEPTIBLE DERRIÈRE L'ARTICULATION DE CES 2 TEXTES ?

Avec pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050, conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone, les projets de Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) et de Loi sur l'Orientation des Mobilités (LOM) ont été rendus publics par le gouvernement français. L'ambition est claire : faire de la mobilité un levier majeur de la transition écologique et énergétique.

CONTACTS



Fabien GUICHE
fabien.guiche@wavestone.com

Nicolas OMNES
nicolas.omnes@wavestone.com

Si l'objectif est commun, comment ces deux textes ambitieux s'articulent-ils pour porter des mesures claires et un message cohérent ? Décryptage des parallèles entre la LOM et la mobilité dans la PPE.

SI LA PPE FIXE DES OBJECTIFS ET PROPOSE DES ACTIONS, LA LOM SERA LE VECTEUR PRIVILÉGIÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE CES ACTIONS

Une place diffuse de la mobilité au long de la PPE

Introduite comme outil de pilotage de la transition énergétique par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015, la Programmation Pluri-annuelle de l'Énergie donne un cap à la politique énergétique française. Si cette programmation a pour vocation d'être révisée régulièrement, l'actuel projet de PPE publié le 25 janvier 2019 porte sur les périodes 2019-2023 et 2024-2028.

Avec 32 % de la consommation finale d'énergie en 2016, le transport est le secteur le plus gourmand en énergie d'après le projet de PPE. La mobilité est donc un enjeu majeur de la transition énergétique qui est abordé au fil de l'eau dans le projet de PPE mais qui fait aussi l'objet d'une annexe présentant la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre. Dans la PPE, la mobilité est notamment

abordée sous le prisme de 4 grandes thématiques :

- / Fixer des objectifs de réduction des émissions pour le secteur du transport
- / Développer les carburants alternatifs (électricité, hydrogène, GPL, GNV)
- / Favoriser le déploiement des infrastructures de recharge en carburants alternatifs
- / Mobiliser les territoires

La LOM : un nouveau grand texte structurant en matière de transport après 36 ans de vide suite à la loi LOTI

Après la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 qui pose les fondements organisationnels des services publics de transport, aucun texte majeur n'a revisité la question de la mobilité. Le projet de LOM déposé le 27 novembre 2018, remet la question de la mobilité sur le devant de la scène avec l'ambition de remettre les déplacements du quotidien au centre des politiques de mobilité afin de désenclaver les territoires.

A la suite des Assises de la mobilité fin 2017, une grande consultation organisée par le gouvernement auprès des acteurs du secteur, les investissements se recentrent vers les infrastructures du

L'objectif est clair : améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous nos concitoyens et dans tous les territoires, avec des transports plus efficaces, plus propres, plus accessibles.

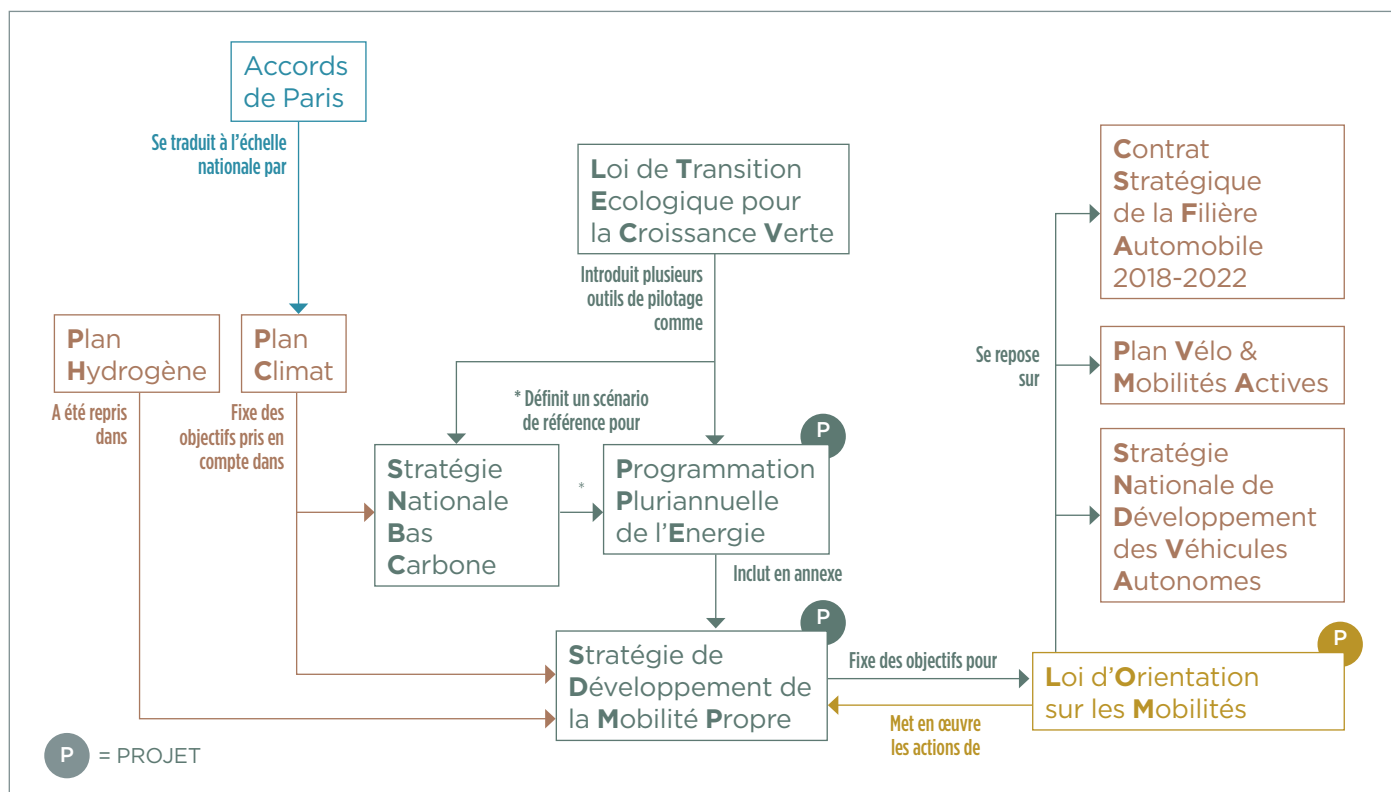
Elisabeth BORNE, Ministre des Transports

quotidien et non plus vers de grands projets d'infrastructures comme les lignes à grande vitesse. Pour porter cette ambition, le projet de loi s'accompagne de 40 % de hausse du budget alloué au transport par rapport à la période 2013-2017 pour un total de 13,4 milliards d'euros d'investissements.

Deux textes complémentaires mais qui n'ont pas les mêmes objectifs

La stratégie de Développement de la Mobilité Propre (SDMP) est le trait d'union entre la PPE et la LOM. Dans cette articulation, la PPE fixe plusieurs objectifs pour lesquels la LOM met en place des leviers adaptés pour y arriver.

Une stratégie de développement de la mobilité propre qui se construit sur deux textes en projet



PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA PPE À HORIZON 2023 :

- 1,2 millions de voitures particulières électriques en circulation (électriques et hybrides rechargeables)
- 100 000 points de recharge électriques publics
- 20 000 camions au gaz en circulation

- 1 million de Français ayant bénéficiés d'une aide pour changer de véhicule
- L'ensemble du territoire français couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité pour construire des solutions adaptées aux besoins des citoyens

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PROPRE

PROJET

- Permettre à tous les territoires de bénéficier de services de mobilités alternatifs à l'usage individuel de la voiture et libérer l'innovation
- Maîtriser la demande de mobilité
- Développer les véhicules à faibles émissions, les infrastructures d'alimentation en carburants alternatifs et améliorer l'efficacité énergétique des parcs
- Favoriser les reports modaux pour le transport de voyageurs
- Favoriser l'efficacité du transport de marchandises et le report modal vers le ferroviaire et le fluvial

DES AMBITIONS COMMUNES MAIS DES PÉRIMÈTRES DIFFÉRENTS

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

PROJET

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous
- Réduire l'empreinte environnementale des transports en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien

Si la SDMP se différencie notamment en intégrant un volet dédié au transport de marchandises, la LOM accorde une place majeure à l'innovation dans les mobilités.

- / Cela passe entre autres par la mise à disposition des informations sur les offres de mobilités d'ici fin 2021. Avec la création de plateformes MaaS (Mobility as a Service), l'utilisateur pourra accéder à tous les services de transport via une application unique.
- / La LOM introduit également un cadre réglementaire pour les solutions en libre-service comme les flottes de vélo et les trottinettes électriques. Les collectivités pourront définir un cahier des charges avec les opérateurs afin de fixer certains critères d'utilisation.
- / La LOM ambitionne la mise en circulation de navettes autonomes dès 2020, notamment pour des services de transport à la demande ou des itinéraires avec un faible nombre de voyageurs, en complémentarité de la Stratégie Nationale de Développement des Véhicules Autonomes.

La SDMP se distingue aussi de la LOM en prenant en compte l'aviation et le maritime pour lesquels elle fixe un objectif structurant d'incorporation de 50 % de biocarburants pour les transports internationaux à horizon 2050.

PROVOQUER UN BASCULEMENT DES VÉHICULES THERMIQUES VERS DES VÉHICULES BAS CARBONE

De la comparaison des ambitions de ces deux textes, il ressort une complémentarité du discours entre LOM et PPE pour réduire l'empreinte environnementale des transports, qui se traduit d'ailleurs par des objectifs très clairs dans la PPE, à l'instar de la volonté d'arrêter la vente des véhicules neufs émettant des GES en 2040. Il s'en dégage une volonté de créer le switch des véhicules thermiques vers des véhicules à faibles émissions.

Ces textes orientent majoritairement les véhicules légers vers des solutions électriques et les poids lourds vers des solutions au gaz comme le GNV et l'hydrogène. Les ambitions de la PPE sont portées proportionnellement à la même hauteur entre les solutions de mobilité électriques et gaz : en 2023, les voitures particulières électriques représenteront 3,75 % du parc des véhicules légers particuliers et les camions au gaz respectivement 2,7 % du parc des poids lourds.

Si les Pouvoirs Publics doivent respecter un principe de neutralité technolo-

La décarbonation des systèmes énergétiques passera par l'électrification des usages

Virginie SCHWARZ, Directrice de l'énergie à la Direction Générale de l'Énergie et du Climat, Ministère de la Transition Écologique et solidaire au Forum BIP Enerpresse du 19/02/19

gique, le projet de PPE fixe pour autant des objectifs ambitieux pour la mobilité électrique avec 4,8 millions de voitures particulières électriques d'ici à 2028, ce qui représenterait près de 15 % du parc des véhicules légers particuliers. En effet, avec 89,6 % du mix électrique décarboné en France en 2017 d'après RTE, la mobilité électrique a l'avantage de présenter un bilan carbone faible à l'utilisation. Ce texte met en exergue la conviction que la mobilité électrique a un rôle clé à jouer dans la décarbonation de la mobilité à court et moyen terme. Néanmoins, le gouvernement français souhaite laisser la porte ouverte au développement de nouvelles mobilités moins polluantes à moyen et long terme.

PLACER LES TERRITOIRES AU CENTRE DES DISPOSITIFS

Dans un contexte de fracture sociale et territoriale, les deux textes en projet sont susceptibles d'être modifiés suite au Grand Débat national dont la synthèse est prévue en avril 2019. Le Grand Débat a pour objectif de remettre les citoyens au cœur de la construction des projets politiques. Dès lors, le territoire est une échelle adaptée d'accompagnement des populations. Les deux projets vont dans ce sens

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.

Extrait du projet de LOM

en accordant un rôle prédominant aux territoires. La LOM se veut d'abord être une « boîte à outils », pour reprendre les termes d'Elisabeth BORNE, Ministre des Transports, destinée aux collectivités afin de leur proposer des

leviers adaptés pour mettre en place des solutions au niveau local. En particulier, les 2 textes en projet abordent tous deux la question des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité sont une évolution dans la continuité des lois MAPTAM et NOTRE.

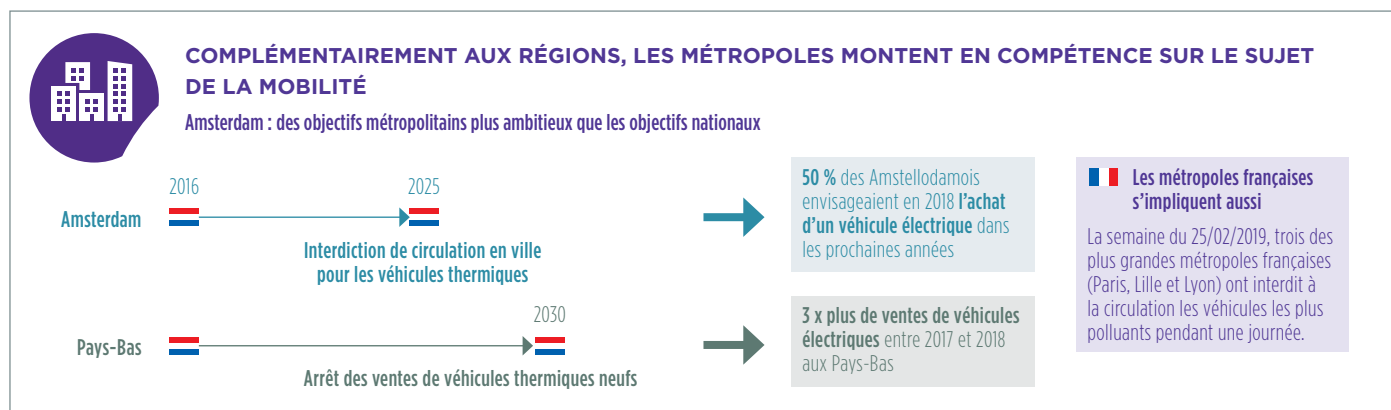
En janvier 2018, 77 % du territoire français n'était pas couvert par une AOM d'après le Cerema¹, créant des « zones blanches de mobilités » pour près de 27 % de la population. En ce sens, la PPE espère équiper l'ensemble du territoire de ces Autorités. Dans le cas où une communauté de communes ne s'empare pas du sujet en se dotant d'une AOM, c'est alors à la région d'exercer cette compétence.

En pratique, une AOM organise les services de transport public de son ressort territorial. Les enjeux complexes de la mobilité ne trouvent de solutions efficaces que dans une réponse adaptée au contexte local. Le niveau de l'AOM est donc un maillon essen-

tiel des trajets du quotidien. Le projet de PPE, grâce à la LOM, entend « renforcer les compétences des AOMs et des régions en élargissant leur palette d'actions et de services pour conduire une politique de mobilité durable et solidaire ».

Chaque AOM sera dotée d'un Comité de partenaires, introduit par le projet de LOM, regroupant employeurs et usagers pour consultation afin de s'adapter au mieux aux demandes locales et de créer un dialogue entre les acteurs.

Les AOMs représentent aussi une bonne opportunité pour équiper les territoires et les régions d'outils de suivi uniformes afin de garantir une cohérence à la maille nationale. En effet, le projet de PPE fait état pour l'énergie d'une somme des objectifs régionaux différente des objectifs nationaux à cause de méthodes d'élaboration, d'instruments de pilotage et d'indicateurs très différents d'une région à l'autre. Cette évolution peut permettre de mieux accorder les objectifs entre la maille locale et la maille nationale grâce au travail des AOMs.



ENCOURAGER UN CHANGEMENT DES MENTALITÉS POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Dans ces 2 textes en projet, plusieurs mesures de conduite du changement sont prévues afin de rendre les déplacements du quotidien plus propres. Alors que la PPE fixe pour objectif de maîtriser la demande en mobilité, la LOM offre plusieurs leviers concrets pour faire évoluer les habitudes de mobilités (voir schéma).

En priorisant l'accompagnement des populations au quotidien et à la maille locale, la LOM apporte des réponses aux enjeux et objectifs de la PPE pour réussir la transition écologique et énergétique des territoires.



The Positive Way

WAVESTONE

www.wavestone.com

1. Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public sous tutelle du Ministère de la Transition Ecologique et solidaire et du Ministère de la Cohésion des territoires.

Dans un monde où savoir se transformer est la clé du succès, Wavestone s'est donné pour mission d'éclairer et guider les grandes entreprises et organisations dans leurs transformations les plus critiques avec l'ambition de les rendre positives pour toutes les parties prenantes. C'est ce que nous appelons « The Positive Way ».

Wavestone rassemble 2 800 collaborateurs dans 8 pays. Il figure parmi les leaders indépendants du conseil en Europe, et constitue le 1^{er} cabinet de conseil indépendant en France.

Wavestone est coté sur Euronext à Paris et labellisé Great Place To Work®.