

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

# Orienter pour réformer les politiques de mobilité

La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019 et publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, a pour objectif de transformer en profondeur la politique des mobilités de notre pays, afin de voir se développer des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres, accessibles par tous les citoyens et dans tous les territoires. Panorama.



**Laurent Hecquet**  
Directeur général du MAP,  
l'Observatoire des experts  
de la mobilité  
([www.observatoire-map.org](http://www.observatoire-map.org))

**P**réalablement à la loi d'orientation des mobilités, une démarche de concertation avait été engagée à travers des Assises nationales de la mobilité, spécialement organisées de septembre à décembre 2017 pour écouter les attentes des citoyens et des territoires, et construire un projet de loi en concertation avec l'ensemble des parties prenantes (collectivités locales, partenaires sociaux, entreprises du secteur, associations environnementales, ...).

Les transports, essentiels dans la vie quotidienne des français pour se former, aller au travail, trouver un emploi, se soigner, avaient besoin d'être encadrés par une nouvelle politique adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles.

Ainsi, la LOM, qui succède à la loi d'orientation des transports inté-

rieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, a été développée autour de 4 grands piliers :

- Sortir de la dépendance automobile, en supprimant les zones blanches de la mobilité (zones non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité) et en apportant à tous et partout des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture ;
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités, par le développement de l'innovation et de nouvelles solutions de mobilités au service de tous, notamment par l'ouverture des données de l'offre de mobilité ;
- Réussir la transition écologique dans notre façon de nous déplacer pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports et parvenir à une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 ;
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien en ■■■

consacrant une enveloppe de 13,4 milliards d'euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2022 (dont les 3/4 consacrés au ferroviaire) et 14,3 milliards pour la période 2023-2027.

## Sortir de la dépendance automobile en supprimant les zones blanches de la mobilité et en apportant des solutions alternatives à la voiture

L'objectif est de parvenir à supprimer les nombreuses « zones blanches » de la mobilité, en s'assurant d'une part que sur 100 % du territoire une autorité organisatrice a bien la charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle, et d'autre part que l'action des différentes autorités organisatrices soit parfaitement coordonnée.

### Les mesures clés : (Article 8 à 24 de la loi)

Le droit aux transports est transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Pour cela, l'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens. L'exercice de la compétence mobilité sera organisé à l'échelle des communes (considérée comme la bonne échelle pour les besoins de déplacement du quotidien) qui devront décider au plus tard au 31 décembre 2020, via leur intercommunalité, si elles souhaitent s'emparer de la compétence. À défaut, au 1er janvier 2021, les régions de-

viendront AOM par subsidiarité, en complément de leur compétence « mobilité » à l'échelle régionale<sup>(1)</sup>. Ainsi structurées, les autorités organisatrices de la mobilité devraient être en mesure de proposer une offre de mobilité adaptée aux territoires, en intervenant dans 6 domaines principaux que sont le transport régulier, le transport à la demande, le transport scolaire, les mobilités actives, les mobilités partagées, ainsi que la mobilité solidaire.

Les plans de mobilité remplaceront les actuels plans de déplacement urbain (PDU) en intégrant l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées, solidaire) ainsi que des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice, structuré autour des trois grands financeurs des transports (représentants des employeurs, des usagers, l'autorité organisatrice). Il sera un lieu de concertation sur l'évolution des offres, des tarifs, sur la qualité des services et de l'information.

Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités

**Le droit aux transports est transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.**

organisatrices sur leur territoire régional. Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la région, permettra d'assurer la coordination de tous les acteurs, en associant les gestionnaires d'infrastructures (les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux).

Les autorités organisatrices pourront agir dans le domaine de la mobilité solidaire en faveur des personnes vulnérables, sur le plan économique ou social. Un accompagnement individualisé sera apporté à tout demandeur d'emploi, apprenti ou titulaire d'un contrat en alternance. Pour cela, la région, les départements, les autorités organisatrices et acteurs de la solidarité et de l'emploi élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire. La mobilité des personnes en situation de handicap sera également facilitée (politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs, places de stationnement avec des bornes de recharge électrique, publication des données sur l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite sur les GPS et calculateurs d'itinéraires, etc.).

## Accélérer la croissance des nouvelles mobilités par le développement de l'innovation et de nouvelles solutions de mobilités au service de tous

Pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits, l'enjeu est de faire de l'innovation un véritable levier pour faire émerger de nouvelles solutions, en tirant à la fois parti des nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, véhicules auto-

nomes...) et des nouvelles offres multimodales.

### Les mesures clés :

Les données de l'offre de mobilité sur tout le territoire doivent être rendues publiques au plus tard d'ici 2021, afin de permettre que 100 % des informations sur les transports (informations, horaires, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc.) soient accessibles en un clic. L'objectif est de parvenir à rassembler toutes les données en une même application afin de permettre de faciliter l'organisation de son trajet « porte-à-porte », en connaissant mieux l'offre disponible, en pouvant combiner plusieurs solutions (ex. : vélo-train-bus) avec un seul titre de transports et un seul paiement. C'est le MaaS (Mobility as a Service). (Articles 25 à 30 de la loi).

Un cadre légal sera créé pour autoriser la circulation des véhicules autonomes en régime permanent d'ici 2022 (après évolution de la réglementation internationale), avec une priorité pour les navettes autonomes qui doivent apporter des nouvelles solutions de mobilités, en particulier dans le monde rural, où il y a peu de voyageurs et où il est difficile de proposer des solutions de bus. De telles navettes autonomes pourront ainsi assurer des lignes régulières sur une courte distance (ex. : entre un centre-ville et la gare la plus proche) et permettre de développer des services de transport à la demande pour commander une navette afin de se rendre à un point précis (médecin, marché...). (Article 31 et 32 de la loi).

L'article 32 précise quant à lui les mesures relevant de la loi afin de rendre accessibles les données pertinentes des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équi-

## Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.

pés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule. Ces données peuvent être nécessaires pour différentes entités à des fins de sécurité routière, de meilleure connaissance de l'état des infrastructures routières, d'information sur le trafic, de la détermination de responsabilité, de la correction télématique des défauts et du renforcement de la sécurité des systèmes d'automatisation. Il est aussi question dans le point 6 de cet article 32 de l'accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs. Il nous semblait important de préciser ce point compte tenu des enjeux économiques qui en découlent, via la création de valeur liée au développement de nouveaux services de mobilité, dont le marché pourrait s'élever en 2030, selon les spécialistes, à plusieurs centaines de milliards d'euros.

Le covoiturage doit être développé et collectivement soutenu comme solution pour les déplacements du quotidien (partage des frais, réduction du trafic et de la congestion, réduction de la consommation d'énergie et de la pollution). Les collectivités pourront subventionner les offres pour les rendre plus attrac-

tives. La création du forfait mobilité durable ou titre de mobilité sera aussi un outil pour encourager son usage au quotidien, en donnant la possibilité aux employeurs privés et publics de contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés. Des voies réservées au covoiturage et aux véhicules les moins polluants pourront également être mise en place sur les grands axes autour des métropoles (périphériques, autoroutes, etc.). (Articles 35 à 39 de la loi).

Un cadre de régulation doit être mis en place pour les offres en libre-service, dites en free floating (voitures électriques, vélos, trottinettes, ...), en donnant la possibilité aux collectivités de définir un régime d'autorisation préalable et d'instaurer un cahier des charges fixant les critères à respecter par les opérateurs (règles de stationnement, respect des piétons, entretien des appareils et retrait des engins hors d'usage, etc.). Cela doit permettre le développement régulé de l'activité et de l'économie des plateformes, dans le respect des droits des travailleurs et de l'environnement, pour une plus grande protection des usagers sur un plan de sécurité routière. (Articles 40 à 48 de la loi).

À noter que pour des raisons de débat public et du manque d'acceptabilité sociale sur la limitation de vitesse à 80 km/h, l'article 36 a été introduit pour donner la possibilité de relever la vitesse maximale de 80 à 90 km/h par les présidents de conseil départemental, maires ou présidents d'EPCI, sur leur réseau routier hors agglomération. Cela pourra être fait après avis de la commission départementale de la sécurité routière et sur la base d'une étude d'accidentalité des sections concernées.

■ ■ ■

## ... Réussir la transition écologique et parvenir à une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050

Alors que les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre et une des principales sources de pollution de l'air, la loi d'orientation des mobilités engage la transition des transports vers une mobilité plus propre, en soutenant le développement de modes de déplacement de moins polluants et en encourageant la transition vers des véhicules propres. Cette partie est traitée dans le chapitre de la loi intitulé « Développer des mobilités plus propres et plus actives » de l'article 49 à 94 de la loi.

### Les mesures clés :

L'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050, conformément aux engagements du Plan Climat traduisant l'Accord de Paris, est inscrit dans la loi. Cet objectif s'accompagne d'une trajectoire progressive avec la réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040. (Article 73 de la loi)

L'usage du vélo doit devenir un mode de déplacement à part entière. Pour cela la loi prévoit la mise en œuvre d'un plan vélo avec pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024. Ce plan prévoit la création d'un fonds vélo de 350M€ pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables et assurer la sécurité de tous les usagers, la généralisation progressive du marquage des vélos et de parkings sécurisés pour lutter contre le vol, l'encouragement de l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail par le biais du forfait mobilité durable

## Pour des raisons de débat public et du manque d'acceptabilité sociale sur la limitation de vitesse à 80 km/h, l'article 36 a été introduit pour donner la possibilité de relever la vitesse maximale de 80 à 90 km/h par les présidents de conseil départemental, maires ou présidents d'EPCI, sur leur réseau routier hors agglomération

déjà exprimé précédemment, le développement de l'apprentissage et d'une culture vélo à l'école pour permettre aux jeunes générations d'intégrer ce mode de déplacement. Seulement 3 % des déplacements du quotidien se font à vélo, alors que 70 % des trajets domicile-travail font moins de 5 km. La France est au 25<sup>e</sup> rang de l'Union européenne pour l'usage du vélo. (Articles 49 à 63 de la loi).

Plusieurs volets d'accompagnement ont été mis en œuvre pour le déploiement de véhicules plus propres. Pour atteindre l'objectif de multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge publics pour les véhicules électriques, la loi fixe une série de mesures comme l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif et la simplification des règles de vote pour les travaux sur l'installation électrique dans les copropriétés, la possibilité de recharger gratuitement sur son lieu de travail, la division par plus de 2 du coût de raccordement des équiper-

ments de recharge. Il est également question du développement des véhicules au gaz (méthane et bio méthane), en priorité pour les poids lourds, avec notamment la possibilité de raccorder des stations d'avitaillement au réseau de transport de gaz et la mise en place d'un dispositif de soutien au biogaz non injecté dans les réseaux pour un usage local pour la mobilité. La loi prévoit également le soutien à l'acquisition des véhicules propres, avec le bonus pour les voitures électriques et hydrogène neuves et le suramortissement pour les poids-lourds aux gaz, hydrogène ou électrique. Des objectifs de transition du parc automobile professionnel, qui portent sur les flottes publiques, les flottes d'entreprises, et les flottes de taxi et de VTC ont été définis.

Pour encourager les changements de comportement, l'article 75 prévoit l'obligation d'accompagner toute publicité pour des véhicules terrestres à moteur par un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives telles que définies à l'article L. 1271-1 du Code des transports, ou partagées, ou des transports en commun. (Articles 64 à 81 de la loi).

Des déplacements domicile-travail plus propres sont placés au cœur du dialogue social. La question de l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques doit inciter, à travers la mise en place d'un plan mobilité employeur obligatoire dans les entreprises de plus de 50 salariés, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. Ce plan de mobilité

inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail du personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais sous la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée « titre-mobilité ». Sur le modèle du ticket restaurant, ce titre est émis par une société spécialisée qui les cède à l'employeur contre paiement de leur valeur libératoire. Le forfait de prise en charge pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour. Les modalités des prises en charges sont définies par les décrets n° 2020-541 et n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » et concernent notamment la location ou la mise à disposition en libre-service de véhicules avec ou sans station d'attache et accessibles sur la voie publique, à condition qu'ils soient équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique lorsqu'ils sont motorisés ou encore les services d'autopartage à condition que les véhicules mis à disposition soient des véhicules à faibles émissions au sens du V de l'article L. 224-7 du Code de l'environnement. (Article 82 de la loi).

Le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) pour un air plus respirable sera facilité en donnant aux collectivités les outils nécessaires pour limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Par ailleurs, les restrictions de circulation lors des pics de pollution pourront être prises de façon automatique par les préfets. (Articles 85 et 86 de la loi).

## Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien

La loi d'orientation des mobilités porte une démarche de programmation des investissements dans les transports pour la prochaine décennie. Les investissements sont réorientés en faveur des transports du quotidien, plutôt que de nouveaux grands projets (entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux...).

### Les mesures clés :

La loi fixe une programmation des investissements 13,4 Md€ sur la période 2018-2022, soit une augmentation de 40 % par rapport à la période 2013-2017, qui s'inscrit dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 Md€ sur la période 2023-2027. Les 3/4 des investissements seront dédiés au ferroviaire (sur la base budgétaire des 13,4 Md€ d'investissements de la loi d'orientation des mobilités et les 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau), en privilégiant les transports du quotidien plutôt que des nouveaux grands projets. (Articles 1 à 7 de la loi).

Pour cela, des programmes d'investissements prioritaires sont retenus pour cette programmation et prévoient notamment l'entretien des réseaux existants, qui constitue la première des priorités pour la décennie à venir, la désaturation des grands nœuds ferroviaires afin de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles et dans les

liaisons avec les villes moyennes, l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

## D'autres mesures complémentaires

Au-delà des 4 grands piliers, la loi d'orientation des mobilités porte également une série de mesures visant à assurer le bon fonctionnement du secteur des transports, dans l'intérêt des usagers et des professionnels. Ainsi, les articles présents dans le titre V de la loi « Simplification et mesures diverses » concernent différentes mesures visant à renforcer la sûreté et la sécurité, à améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial, à définir les outils de financement, de régulation et de modernisation, à définir diverses mesures complémentaires. On trouve également dans ce point des actions pour un permis de conduire plus rapide et moins cher, ou encore pour le renforcement de la sécurité routière mettant notamment en œuvre les décisions du comité interministériel pour la sécurité routière du 9 janvier 2018. (Articles 98 à 189 de la loi). ■

<sup>(1)</sup> Le gouvernement a repoussé le délai au 31 mars 2021 (cf page 7).

### Source

Rapport des assises de la mobilité / Textes de la LOM Légifrance / Dossiers de presse du Ministère de la transition écologique et solidaire...