



La loi d'orientation des mobilités (LOM) Principales mesures



Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019 (JORF du 26 décembre 2019). Elle réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en visant cinq objectifs : sortir de la dépendance automobile, accélérer la croissance des nouvelles mobilités, réussir la transition écologique et énergétique, programmer les investissements dans les infrastructures de transport et adapter la régulation des transports. La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019 (JORF du 26 décembre 2019).

Cette lettre de l'ORT présente un certain nombre de mesures des articles de la loi contenues dans ses 5 titres, sans avoir de vocation d'exhaustivité.

LA MOBILITÉ EN QUELQUES CHIFFRES

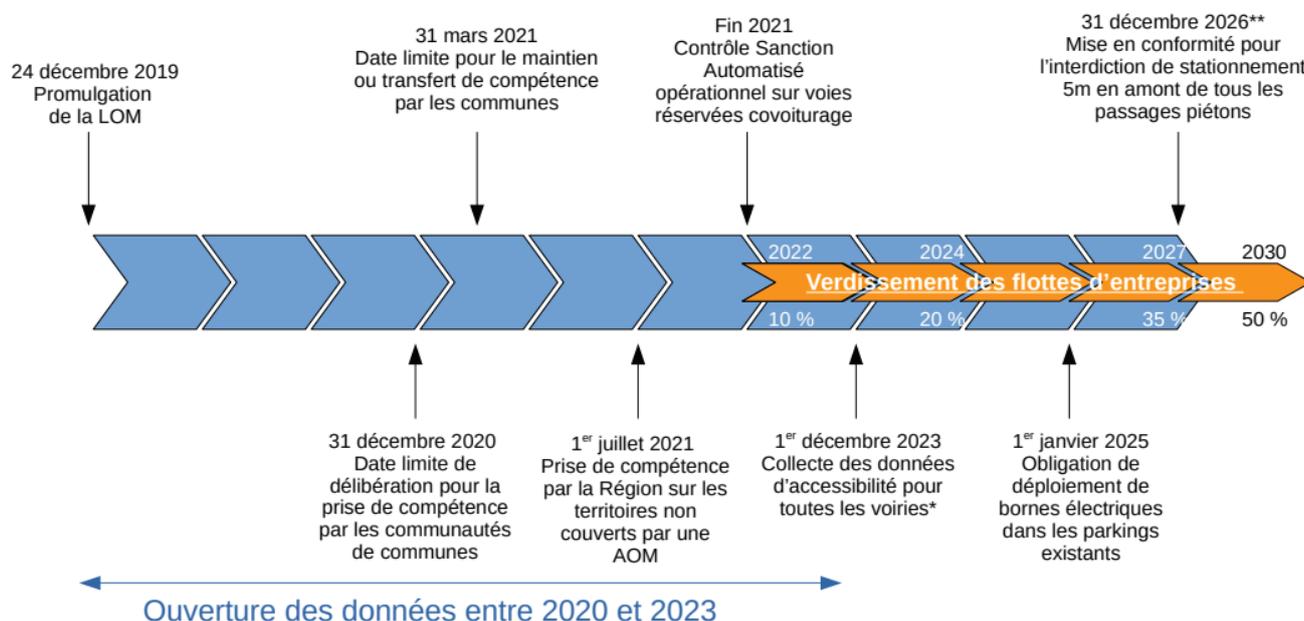
- Le secteur des transports est le 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre à hauteur de 30 % du total des émissions en France.
- 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.
- Sur 80 % du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour la mobilité du quotidien.
- Le 1^{er} poste de dépenses pour un ménage (18 % du budget en moyenne), devant l'alimentation et le logement.
- 7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture.

La lettre de l'ORT - n° 57

Sommaire

1. Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle
2. Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises
3. Réussir la révolution des nouvelles mobilités
4. Développer des mobilités plus propres et plus actives
5. Simplification et mesures diverses

Calendrier de mise en oeuvre des principales mesures de la loi



* Date d'effet avancée au 1^{er} décembre 2021 pour les collectivités en charge de la voirie « principale » et au 16 mai 2022 pour les communes ayant une gare ferroviaire

** Mesure d'application immédiate pour les nouveaux aménagements et les réhabilitations

La plupart des dispositions sont à effet immédiat ; cependant de nombreux textes d'application sont encore nécessaires :

- 99 décrets,
- 54 ordonnances,
- 22 arrêtés,
- 21 rapports.

Un objectif étant la publication de l'ensemble des décrets dans les 6 mois suivant la promulgation de la loi.

Des fiches de présentation des mesures ainsi qu'une FAQ sont disponibles sur le site de France Mobilité : www.francemobilites.fr/

1- Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle

Ce premier titre comprend la partie programmatique de la loi qui est régie par 5 objectifs avec une priorité d'intervention sur l'amélioration et l'optimisation de l'existant :

- 1° **Entretien des réseaux existants**
- 2° **Désaturation des grands nœuds ferroviaires**
- 3° **Désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux**
- 4° **Développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives**
- 5° **Renforcement de l'efficacité du report modal dans le transport de marchandise**

Cela se traduit par l'augmentation de 40 % des moyens d'investissements sur 5 ans soit un total de 13,5 milliards d'euros sur la période 2019-2023, la contribution de l'aérien au financement des grands projets d'infrastructures de transport (230 M€/an). Les moyens pour le réseau routier national sont centrés sur l'amélioration de l'existant, notamment l'entretien et la modernisation du réseau et le désenclavement des territoires par des aménagements existants. L'État financera également les modes actifs à travers le plan vélo (Fonds Mobilité Actives de 350M€ sur 7 ans), la mise en œuvre d'un appel à projets « Transports en Commun », le renouvellement des Trains d'Équilibre du Territoire ou encore le développement d'offres ferroviaires de type Service Express Métropolitain.

2- Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises

- S'assurer que 100 % du territoire est couvert par une autorité publique qui met en œuvre des solutions adaptées aux spécificités locales. Concrètement, il s'agit de donner de la souplesse à l'exercice de la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), notamment en encourageant les communautés de communes à l'exercer et en permettant à la Région de le faire sur le territoire des intercommunalités non couvertes par une AOM.

- Créer un plan de mobilité simplifié qui remplace et homogénéise les plans existants (Plan Global de Déplacements, Plan de Mobilité Rural).

- Renforcer le rôle de la Région comme chef de file de la mobilité en tant qu'AOM régionale pour coordonner les offres de mobilité organisées par les AOM locales.

- Améliorer la coordination entre AOM par des contrats opérationnels de mobilités conclus entre la Région et les collectivités pour chaque bassin de mobilité (échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent) défini par la Région.

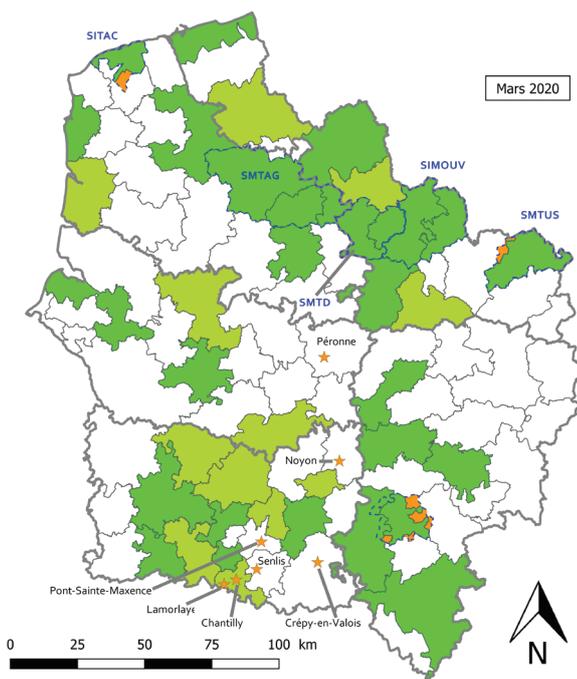
- Créer un plan d'action solidaire à l'échelle d'un bassin de mobilité à destination des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap.

- Faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap (réduction tarifaire pour les accompagnateurs, accessibilité des bornes de recharge électrique, données accessibilité en open data...).

- Assurer la consultation des usagers par la création d'un comité des partenaires réunissant au moins 1 fois/an des représentants des usagers et des employeurs.

- Assurer un financement aux AOM organisant un service régulier de transports collectifs non scolaires par le Versement Mobilité.

Compétence mobilité des EPCI des Hauts-de-France



- EPCI possédant et exerçant la compétence mobilité ou l'ayant déléguée à un syndicat (28)
- EPCI possédant mais n'exerçant pas la compétence mobilité (12)
- ★ Communes exerçant la compétence mobilité (7)
- Communes d'EPCI ne possédant pas la compétence mobilité mais intégrées à un syndicat
- Syndicat (6)
- EPCI ne possédant pas la compétence mobilité (53)

Nombre total d'EPCI : 93 (le siège de 3 d'entre eux est situé hors des Hauts-de-France)

//1 Le transport à la demande n'est pas pris en compte sur cette carte. //1

Carte de compétence mobilité des EPCI dans les Hauts-de-France. Les données relatives à l'intercommunalité sont référencées sur la Base Nationale sur l'Intercommunalité (BANATIC)

Des applications sur le territoire des Hauts-de-France

Le 21 janvier 2020, il a été annoncé qu'une 4^{ème} édition d'**appel à projet pour les transports en commun en site propre** aurait bien lieu cette année. Cet appel à projet aura donc pour vocation de promouvoir la mobilité durable.

Une autre promotion de la **mobilité durable concerne la mobilité active**. Cette dernière aussi bénéficie d'un appel à projets, **le Fonds Mobilités Actives pour les continuités cyclables, et du programme Alvéole** :

- **Le programme Alvéole** finance la construction et l'installation d'abris et places de stationnement vélo à hauteur de 60 % HT.
- **Le fond pour les continuités cyclables** dépend de la nature de l'unité urbaine faisant la demande : un taux plus élevé est accordé aux unités urbaines de moins de 100 000 habitants. Ce fond devrait permettre la réalisation de projets en cours de conventionnement comme l'aménagement d'une voie verte entre Amiens et Poulainville complétant le réaménagement de l'échangeur Nord d'Amiens entre les RN 1 et 25 ou encore une voie verte complétant la liaison nord-sud de la ville de Béthune et desservant le lycée BioTech.

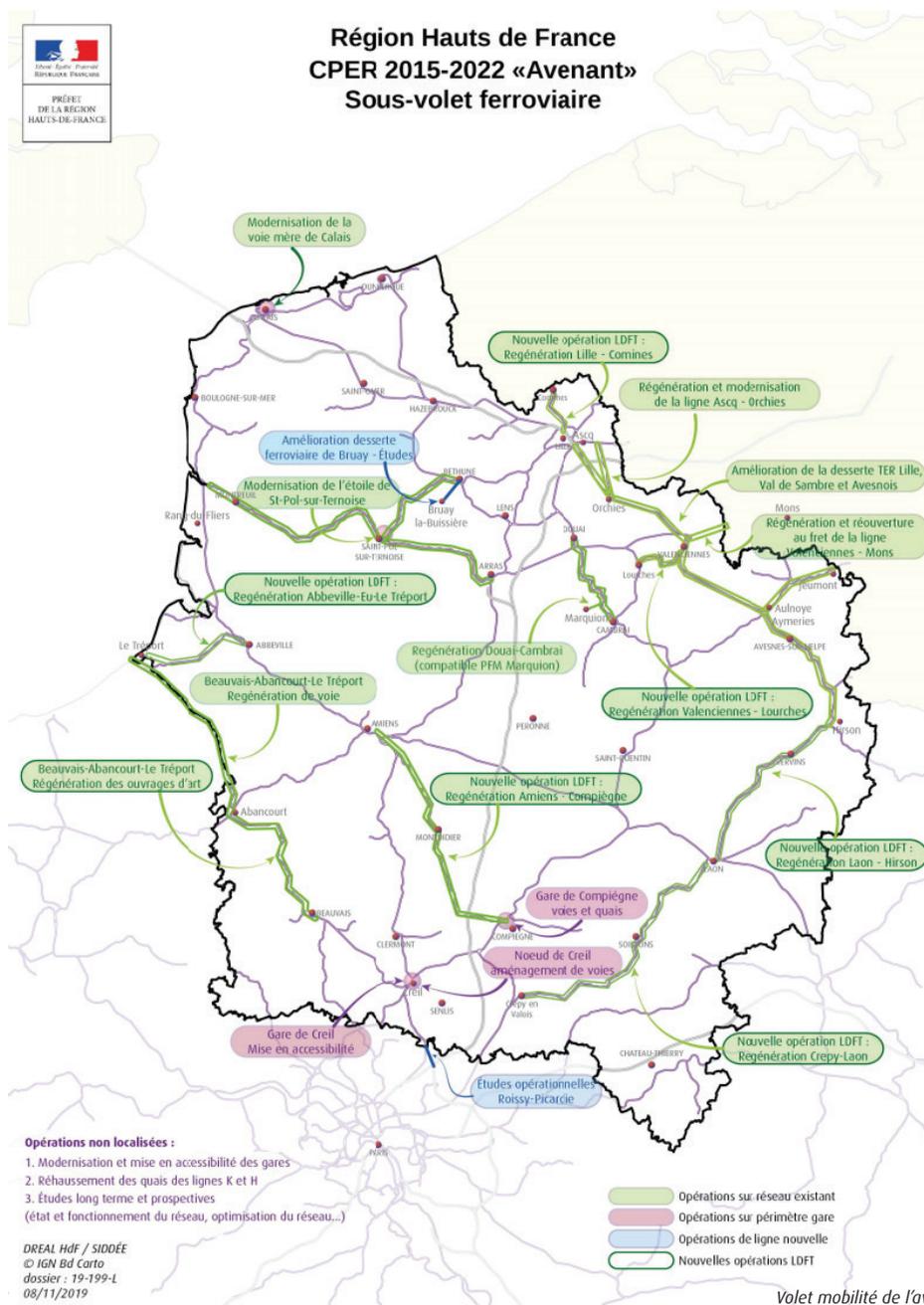
Côté innovation, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été lancé le 18 décembre 2019 par l'ADEME afin de valoriser les nouvelles mobilités durables dans les zones périurbaines peu denses : l'AMI TENMOD (Territoires de Nouvelles Mobilités Durables). L'AMI est à destination de deux types de projets et groupes de candidats bien distincts :

- Le premier concerne les projets d'élaboration d'une stratégie de mobilité ayant une logique systémique (gestion économe de l'espace et des ressources, réduction des nuisances sonores, protection de la santé publique et de l'écosystème). Cet axe est dédié aux EPCI, coopérations intercommunales, PETR, syndicats mixtes ayant adopté ou prévu d'adopter la compétence mobilité.
- Le second récompense les projets innovants de services de mobilités en adéquation avec les enjeux du territoire qui se placent dans une démarche de planification de la mobilité ou dans le cadre de services de transport d'utilité sociale. Ce second axe est à destination des personnes morales de droit public ayant une compétence en termes de mobilité (EPCI, département, régions, syndicats mixtes, PETR) mais aussi aux acteurs économiques privés, parapublics, mixtes et les associations.

Pour le **transport fluvial**, la Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) est en phase étude. Ce projet permettrait de relier l'Oise à l'Escaut via le futur canal Seine-Nord Europe. Les bateaux pouvant y naviguer pourront alors atteindre les 180 m de long pour 11,4 m de large et contenir 4 400 tonnes de marchandises soit l'équivalent de 220 camions.

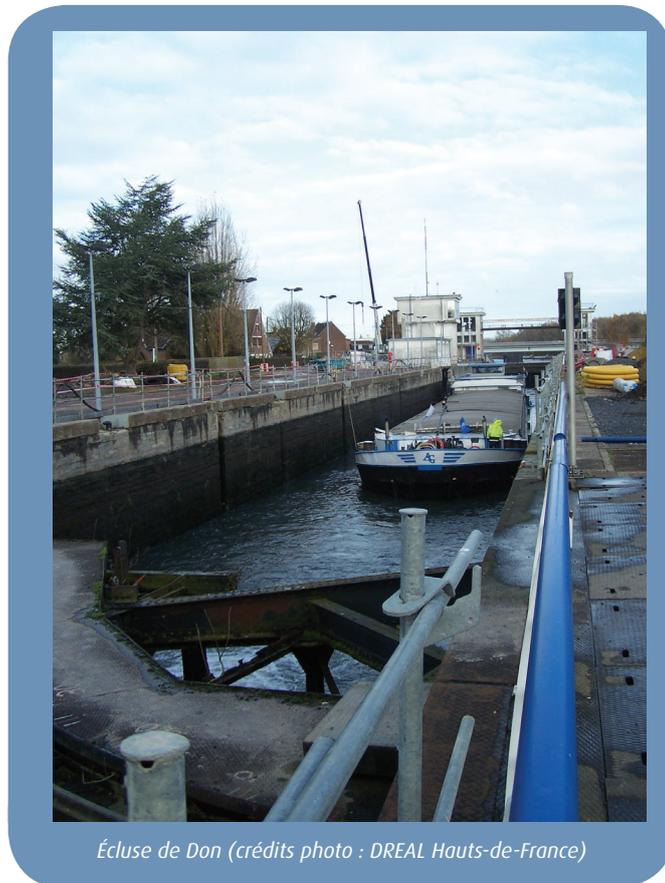
Sur le réseau ferroviaire :

- Inscription de lignes de desserte fine du territoire dans l'avenant au Contrat de Plan État-Région (CPER) (voir figure ci-dessous). En région Hauts-de-France, ces lignes représentent 570 km sur les 2 650 km de lignes ferroviaires destinées au transport de voyageurs en région.
- Régénérations de lignes.
- Inscription de 66 gares (sur les 363 en région) dans les trois Schémas Directeurs d'Accessibilité Programmée (National, Nord-Pas-de-Calais et Picardie), raccordement au réseau à grande vitesse Roissy Picardie : phase de concertation aboutie le 18 février 2020, l'enquête d'utilité publique à venir (prochainement).



3- Réussir la révolution des nouvelles mobilités

- Assurer la circulation des véhicules autonomes d'ici 2020 à 2022 avec une priorité pour les navettes autonomes.
- Favoriser le développement de nouveaux services dès 2021 (apparition de systèmes de type Mobilité en tant que Service ou « MaaS ») par l'ouverture des données mobilité animée par la région et les métropoles.
- Permettre aux AOM de subventionner le covoiturage.
- Développer les voies réservées au covoiturage et aux Transports Collectifs.
- Encadrer le déploiement des services de mobilité en libre-service.
- Renforcer l'encadrement des plateformes VTC (protéger l'indépendance des salariés, mettre en place un dialogue social adapté...).



Écluse de Don (crédits photo : DREAL Hauts-de-France)

4- Développer des mobilités plus propres et plus actives



Bus électrique du réseau amiénois Nemo (crédits photo : DREAL Hauts-de-France)

- Verdir les flottes publiques et privées (objectifs de renouvellement de 10 % de la flotte en 2022 à 50 % en 2030) pour atteindre l'objectif fixé dans le Plan Climat de fin de vente des véhicules thermiques en 2040.
- Accompagner la mise en place des infrastructures de recharge (bornes de recharge électrique, biogaz) : mise en place d'un vrai droit à la prise et d'un schéma directeur de déploiement.
- Tripler les déplacements vélo d'ici 2024 : au-delà du fond Mobilités Actives - marquage des vélos, stationnement sécurisé dans les gares, équipement d'emport de vélos dans les trains et cars, obligation de mise en œuvre d'aménagements cyclables, apprentissage du cyclisme en école primaire...

- Rendre les trajets domicile/travail plus propres : mise en place de plan de mobilité employeur, création du forfait « mobilités durables » cumulable avec la prise en charge des abonnements TC par l'employeur.

- Déployer des ZFE « zones à faibles émissions » dans les territoires les plus pollués ainsi que les outils de contrôle automatiques (lecture de plaque) et rendre obligatoire leur étude pour les EPCI de plus de 100 000 habitants.

5- Simplification et mesures diverses

- Abaisser le coût d'obtention du permis de conduire (au tiers de son coût moyen actuel) et réduire son délai d'obtention.

- Améliorer la sécurité routière en instaurant ou renforçant les mesures du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) dont la vente d'éthylotests à proximité des points de ventes de boissons alcoolisées d'ici juillet 2020, rétention de permis voir confiscation de véhicule en cas de conduite sans permis, téléphone en main ou sous l'emprise d'alcool ou stupéfiant.

- Soutenir la compétitivité et la sécurité des ports français (baisse de contraintes en langue pour les capitaines, accroissement de l'attractivité des métiers de navigant) et mesures environnementales.

- Améliorer la sûreté dans les transports (caméra piétons, descente à la demande).

- Créer un cadre social pour préparer l'ouverture à la concurrence de la RATP.

- Permettre le déploiement du péage en flux libre.

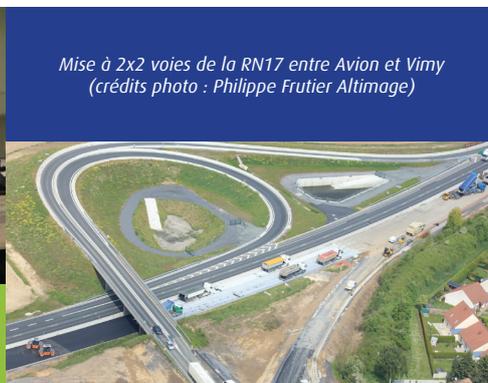
- Imposer des mesures de prise en compte environnementale aux nouvelles concessions autoroutières (parkings covoiturage, tarification différenciée selon le niveau d'émission, stratégie sur les carburants alternatifs).

- Permettre la gestion des « petites lignes » ferroviaires par les Régions. Autorisation à SNCF Réseau de confier la régénération d'une ligne et/ou son entretien à un tiers.

- Rendre possible le transfert de maîtrise d'ouvrage de la régénération de lignes ferroviaires sous contexte de fermeture de ligne aux AOM.



Salle de contrôle centralisée du réseau ferré à Saint-Denis
(crédits photo : DREAL Hauts-de-France)



Mise à 2x2 voies de la RN17 entre Avion et Vimy
(crédits photo : Philippe Frutier Altimage)



Salle de contrôle centralisée du réseau ferré à Saint-Denis
(crédits photo : DREAL Hauts-de-France)

Conclusion

La loi d'orientations des mobilités engage une transformation profonde des politiques publiques de mobilités, au service d'un objectif : améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les Français et dans tous les territoires. Elle renforcera la coordination entre autorités organisatrices pour faciliter le parcours des voyageurs, ainsi que l'implication des employeurs et des usagers, avec la création de comités des partenaires. La loi apportera un nouveau cadre pour remplacer celui créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

La loi contribue également aux objectifs ambitieux que la France s'est fixés dans l'accord de Paris puis dans le plan climat. Par ailleurs, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, la loi accélérera la transition de tous les parcs de véhicules, avec par exemple sur les véhicules légers le double objectif de multiplier par cinq les ventes de voitures électriques d'ici 2022 et de mettre fin à la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040.

Enfin la loi permet de construire une programmation des investissements en matière d'infrastructures au service des transports du quotidien. Elle consacre une forte augmentation des investissements de l'État, avec 13,4 milliards d'euros sur cinq ans, soit 40% d'augmentation par rapport au quinquennat précédent.

Plus d'informations sur la LOM dans les lettres de l'ORT à venir et sur les [fiches descriptives](#) disponibles sur le site de France Mobilités.

Pour aller plus loin :

twitter.com/ORT_HDF



www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr

**Observatoire
Régional des
Transports**

56 rue Jules Barni
80000 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07
Fax. 03 20 82 25 90



La lettre de l'ORT N°57
Mars 2020

Directeur de publication : Laurent TAPADINHAS

Conception graphique : Céline COULY
(DREAL Hdf/Mission Communication)

Mise en page : Maryline Delatour
(DREAL Hdf/Mission Communication)

Crédits photos : DREAL Hauts-de-France
Philippe Frutier Altimage
ISBN : 1299-9733