



PRÉFET DE LA MEUSE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LOM - Loi d'Orientation des Mobilités DDT de la Meuse – SCDT – unité DD

1 / LE CONTEXTE EVENTUEL :

Politique publique : faire évoluer les mentalités vers des mobilités plus propres et partagées.

Nouvelle loi : JORF n°0299 du 26 décembre 2019

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2019/12/24/TRET1821032L/jo/texte>

Contexte national :

- programmation des investissements de l'État dans les transports
- améliorer la gouvernance en matière de mobilités
- réussir la révolution des nouvelles mobilités
- développer des mobilités plus propres et attractives
- simplification et mesures diverses (sûreté, sécurité, compétitivité fluviale et maritime...)

2 / PRESENTATION DE LA LOI :

Sortir de la dépendance automobile

La loi d'orientation des mobilités entend **supprimer les zones blanches de la mobilité** (zones non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité) en accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales pour organiser notamment des services tels que l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande. Des plans mobilités, couvrant l'ensemble des formes de mobilité, doivent remplacer les actuels plans de déplacement urbain (PDU). Le rôle des régions comme chefs de file de la mobilité est renforcé. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent plus facilement agir en matière de mobilité solidaire (par exemple accompagnement individualisé pour les demandeurs d'emploi, les apprentis et les alternants). Les déplacements des personnes handicapées sont également favorisés : meilleure information sur les solutions accessibles, garantie de tarifs préférentiels pour leurs accompagnateurs...

Accélérer la croissance des nouvelles mobilités

L'ouverture des données de l'offre de mobilité est accompagnée de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021. Sont concernées les données statiques (arrêts, horaires, tarifs...) et en temps réel (perturbations, disponibilités...) des transports en commun ou à la demande et les données des réseaux routiers et de stationnements. Il s'agit de permettre que 100% des informations sur les solutions de transports disponibles soient accessibles en un clic. La circulation des navettes autonomes est autorisée à partir de 2020. Le covoiturage comme solution de transport au quotidien est développé au travers plusieurs mesures. Le texte pose, de plus, un nouveau cadre de régulation pour les offres de mobilité en libre-service : trottinettes, vélos ou scooters sans station d'attache. Les autorités organisatrices de la mobilité pourront instaurer des cahiers des charges à respecter par les nouveaux opérateurs.

Réussir la transition écologique

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'objectif d'une **neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050** est inscrit dans la loi. Cet objectif s'accompagne de l'interdiction des ventes de voitures à énergies fossiles carbonnées (essence ou diesel) d'ici 2040. Le texte favorise, en outre, le déploiement des véhicules électriques et fixe l'objectif de multiplier par cinq les bornes de recharges publiques d'ici 2022.

Un plan vélo est mis en œuvre, avec l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024. Un fonds vélo est créé pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables, généraliser le marquage des vélos contre le vol...

Un **forfait mobilité durable** (en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo) est instauré. Il permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an aux salariés se rendant à leur travail en vélo ou pratiquant le covoiturage. L'État généralisera ce forfait à ses agents en 2020, à hauteur de 200 euros par an.

Les collectivités locales volontaires peuvent déployer des **zones à faibles émissions (ZFE)**. L'accès à ces zones est réservé aux véhicules les moins polluants et repose sur le système de vignettes Crit'air. Les collectivités peuvent définir les modalités d'accès à ces zones : périmètre géographique, véhicules concernés, modalités horaires et journalières.

Programmer les investissements dans les infrastructures de transport

L'État programme 13,4 milliards d'euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2022 et 14,3 milliards pour la période 2023-2027. Les 3/4 des investissements pour les transports d'ici 2022 sont consacrés au ferroviaire. 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...

La loi contient enfin différentes mesures pour assurer le bon fonctionnement du secteur des transports. Elle rend notamment **plus accessible le permis de conduire et renforce la sécurité routière**.

Stratégie et programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037 pour :

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;

d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les

mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;

e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux. La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

A retenir :

- ces 5 domaines d'investissement seront abordés avec les CPER et financements d'État (DSIL, ...).

- la LOM concerne les strates Régions et intercommunalités. La prise de compétence Mobilité par les intercommunalités est attendue pour fin 2020 dès lors qu'il existe sur le territoire un PDM Plan de Mobilité . A défaut la Région prendra la compétence.

- la LOM lutte contre l'étalement urbain et préserve la qualité de l'air et la biodiversité.

- elle institue des zones à faibles émissions

- elle met en place des forfaits mobilités (200 et 400 €) pour les salariés

- elle permettra le renouvellement (faibles émissions) de 10 % du parc automobile professionnel en 2022 et 50 % en 2030.

- les bornes de recharge électriques devront être installées sur 1 place de stationnement sur 5 dans les constructions neuves et 1 sur 20 pour l'existant.

3 / INFORMATIONS UTILES :

Références réglementaires ou documentaires

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2019/12/24/TRET1821032L/jo/texte>

Contacts au sein des services de l'État

DDT de la Meuse : unité développement durable, SCDT

DREAL Grand-Est