

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

UNE (NOUVELLE) GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ AU PLUS PRÈS DES BASSINS DE VIE



La Loi d'orientation des mobilités, plus connue sous son acronyme LOM, a été promulguée le 24 décembre 2019. Fruit d'une large concertation menée durant les Assises de la mobilité en 2017, la LOM est présentée comme une nouvelle loi structurante dans le domaine de la mobilité, près de 30 ans après la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), loi fondatrice pour l'organisation des transports publics en France.

La LOM définit un cadre législatif plus complet et actualisé, axé sur la mobilité du quotidien. L'Aucame vous propose de faire un état des lieux de ses principales mesures à travers la publication de deux « Qu'en savons-nous ? », dont voici le premier sur le volet institutionnel.

LA LOM : UNE LOTI 2.0 ?

La LOM est la déclinaison législative visant à rendre effectives les différentes stratégies définies par l'État en termes de mobilité durable, aux premiers rangs desquelles :

- les Accords de Paris sur la transition énergétique (2015),
- les Assises de la mobilité (2017),
- et le Plan vélo et mobilités actives (2018).

Elle vise à répondre, de manière transversale, aux quatre objectifs suivants :

- Sortir de la dépendance à l'automobile en offrant des solutions alternatives sur tous les territoires ;
- Réussir la transition écologique et tendre vers une mobilité décarbonée ;
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités ;
- Construire une nouvelle programmation financière des infrastructures au service de la mobilité du quotidien.

Bien que nouvelle loi structurante, **la LOM ne remet pas en cause les principes de la LOTI.**

Elle réaffirme le droit à la mobilité pour tous mais en proposant **une approche plus durable, multimodale et territorialisée**, en s'intéressant à l'ensemble des maillons de la chaîne de mobilité. Pour cela, la LOM souhaite **s'appuyer sur les collectivités locales** à travers la définition d'une nouvelle gouvernance de la mobilité.

Les quatre grands objectifs de la LOM

LOI MOBILITÉS



Sortir de la dépendance à l'automobile sur tous les territoires



Tendre vers une mobilité décarbonée



Accélérer la croissance des nouvelles mobilités



Construire une nouvelle programmation financière des infrastructures

CONTENU DE LA LOM

5 titres

14 chapitres

189 articles

PARCOURS LÉGISLATIF DE LA LOI

26 novembre 2018

Présentation du projet de loi en Conseil des ministres et dépôt au parlement

2 avril 2019

Vote en 1ère lecture au Sénat

18 juin 2019

Vote en 1ère lecture à l'Assemblée nationale

10 juillet 2019

Désaccord de la commission mixte paritaire

17 septembre 2019

Vote en nouvelle lecture de l'Assemblée nationale

5 novembre 2019

Rejet du texte en nouvelle lecture par le Sénat

19 novembre 2019

Adoption définitive du texte à l'Assemblée nationale

20 décembre 2019

Censure partielle du texte par le Conseil constitutionnel

24 décembre 2019

Promulgation de la loi

26 décembre 2019

Publication de la loi au Journal Officiel

UNE NOUVELLE LOI DE DÉCENTRALISATION

La LOM met en exergue **le couple Région/EPCI** pour organiser au plus près des bassins de vie la mobilité des personnes, voire des marchandises. L'objectif est de **couvrir l'intégralité du territoire national** par une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** locale afin que chacun puisse bénéficier de services publics de mobilité alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et adaptés aux spécificités territoriales.

Les EPCI, comme AOM locale

Les collectivités locales jusqu'ici AOM le demeurent. C'est le cas notamment des métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération dont la mobilité est une compétence obligatoire.

Facultative pour **les communautés de communes, la LOM leur donne la possibilité de se doter de cette compétence mobilité.** Elles ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour prendre une délibération en ce sens (dorénavant le 31 mars 2021, un délai supplémentaire de 3 mois étant octroyé par l'État pour tenir compte des impacts engendrés par le COVID-19 sur le bon fonctionnement des institutions locales). Dans le cas contraire, **par subsidiarité, la Région devient AOM** sur le ressort territorial de la communauté de communes au 1^{er} juillet 2021.

À ce jour, 932 communautés de communes sur les 1 000 existantes en France ne sont pas AOM et devront délibérer d'ici le 31 mars 2021.

Le processus de transfert de la compétence mobilité

Les communes sont considérées de facto par la LOM comme AOM en application de la clause de compétence générale.

Les communautés de communes et leurs communes membres ont jusqu'au 31 mars 2021, pour se prononcer, chacune, sur le transfert de cette compétence mobilité. Ce transfert est acté selon la règle de la majorité qualifiée inscrite à l'article L5211-5 du Code général des collectivités territoriales. Si tel n'est pas le cas, le principe de subsidiarité s'applique, transférant la compétence mobilité à la région au 1^{er} juillet 2021.

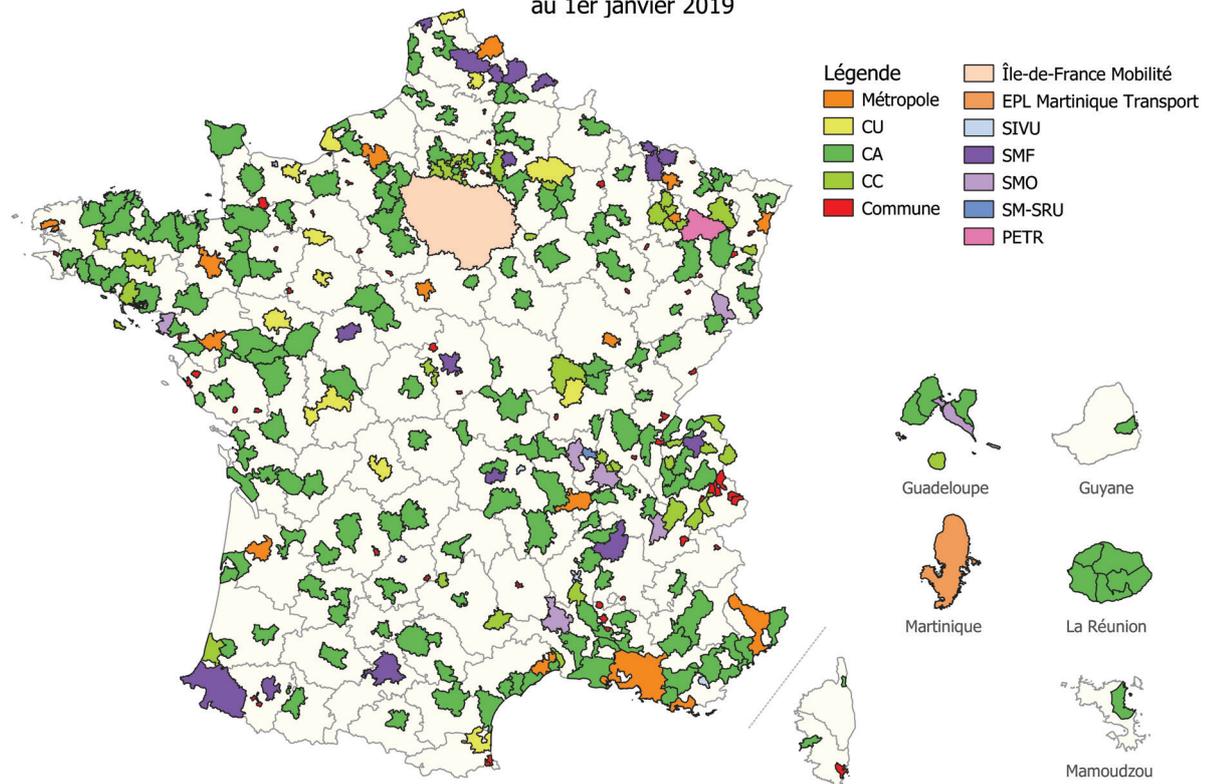
Passé ce délai, les communes ne pourront plus être AOM, celles assumant un service de mobilité pourront continuer à le faire si leur intercommunalité ne devient pas AOM.

La communauté de communes peut récupérer cette compétence a posteriori dans les deux cas de figure suivants : suite à l'évolution substantielle de son périmètre ou suite à son adhésion à un syndicat mixte AOM.

La Région, nouvelle AOM

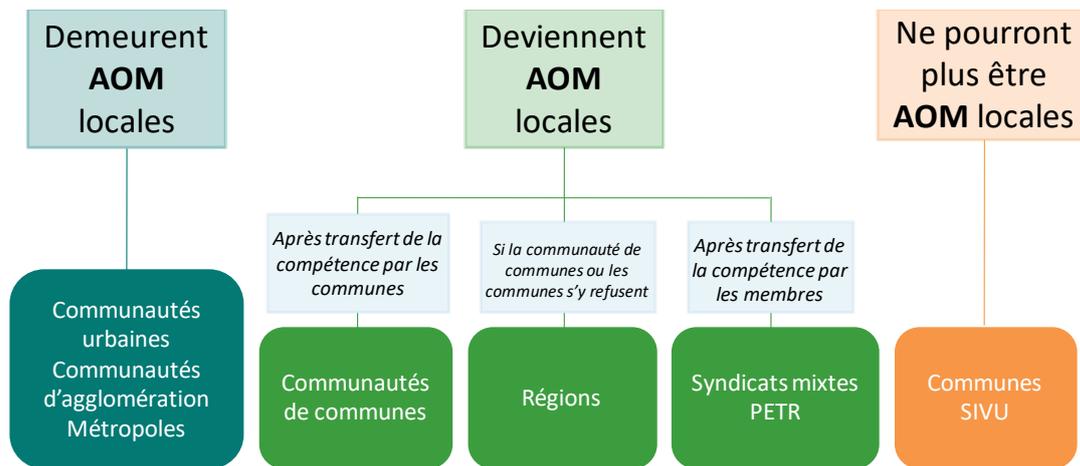
La LOM élargit les compétences de la Région aux **nouvelles formes de mobilité**, la dotant d'un statut d'AOM régionale. Elle organise la mobilité entre les différentes AOM et par subsidiarité, sur les territoires des communautés de communes non AOM au 1^{er} juillet 2021. À ce titre, son rôle de chef de file de la mobilité est renforcé.

Autorités organisatrices de la mobilité et ressorts territoriaux au 1er janvier 2019



Ressorts territoriaux : mise à jour Cerema du 05/07/2019

**La distribution de la compétence mobilité
entre les différentes collectivités locales engendrée par la LOM**



Réalisation : Aucame 2020

Enfin, la Région peut devenir **gestionnaire d'infrastructures ferroviaires** en prenant en charge l'entretien de petites lignes à vocation régionale. Cette mesure vise à accélérer la modernisation du réseau ferré.

La (re)définition de la compétence mobilité

La compétence mobilité a été redessinée par la LOM. Outre l'organisation du transport public de personnes (régulier, scolaire ou à la demande), les AOM se sont vues octroyer les missions suivantes : mobilités actives (vélo, marche, etc.), usages partagés de la voiture, transport de marchandises (en cas de carence de l'offre privée) et conseil en mobilité. En sus, les AOM sont encouragées à agir en matière de mobilité solidaire, à travers un accompagnement individualisé des demandeurs d'emploi, apprentis et autres bénéficiaires.

Cependant, **l'exercice de cette compétence s'effectue à la carte**, c'est-à-dire que l'organisation de chacune des missions n'est pas obligatoire. Chaque EPCI choisit celles les plus adaptées à ses besoins locaux mais peut aussi n'en exercer aucune.

Enfin, la LOM donne également la possibilité aux communautés urbaines, métropoles et syndicats mixtes de contribuer au financement d'un service ferroviaire organisé par la Région pour améliorer la desserte de leurs périmètres.

LES OUTILS MIS À LA DISPOSITION DES AOM

Afin de faciliter la mise en place de cette nouvelle gouvernance, la LOM s'appuie sur des outils financiers, opérationnels et institutionnels, nouveaux ou existants, à destination des AOM locales.

Les syndicats mixtes

Outre les EPCI et les Régions, la LOM fait évoluer la liste des AOM locales en donnant la possibilité **aux syndicats mixtes d'organiser également des services de mobilité**. Ainsi, la loi permet aux collectivités locales de se regrouper et de mutualiser leurs moyens pour assumer cette compétence à une échelle macro. Pour cela, les collectivités souhaitant adhérer à un syndicat mixte AOM doivent transférer leur compétence mobilité à cette entité.

Le versement mobilité

Le versement transport, principal outil de financement des transports collectifs, devient le versement mobilité. Son principe reste le même : prélèvement sur la masse salariale des employeurs privés et publics de plus de 11 salariés situés dans

le ressort territorial de l'AOM. Son prélèvement permet désormais de **financer n'importe quel service de mobilité** mis en place par la collectivité (piste cyclable, location de vélo, covoiturage, etc.). Toutefois, **il reste conditionné à la mise en place d'un service de transport régulier de personnes**. La Région, si elle venait à assumer la compétence mobilité d'un EPCI, ne peut pas prélever de versement mobilité sur le ressort territorial de ce dernier.



Les bassins de mobilité

Chefs de file de la mobilité, les Régions doivent définir, en concertation avec les AOM locales, une cartographie des bassins de mobilité. Ces bassins visent à coordonner l'action de l'ensemble des AOM les composant **afin de favoriser l'intermodalité** (mise en cohérence des horaires, tarifications, aménagement des pôles d'échanges, etc.). Cette coordination se fait à travers la signature d'un **contrat opérationnel entre toutes les parties prenantes**, AOM mais aussi gestionnaires d'infrastructures, à l'échelle de chacun des bassins de mobilité.

Les comités des partenaires

Chaque AOM locale doit mettre en place un comité des partenaires. Sa composition et son fonctionnement sont fixés librement par chaque AOM, tout en intégrant a minima des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants. Il se réunit au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre ou de la tarification, l'instauration ou l'évolution du versement mobilité, ainsi que l'adoption d'un document de planification à la charge de l'AOM.

Cette organisation vise à **mieux impliquer les acteurs du territoire dans la définition de la politique de mobilité de l'AOM**, notamment en matière de qualité de service et d'informations aux usagers. Par substitution, les Régions ont également l'obligation de mettre en place ces comités des partenaires lorsqu'elles sont AOM locales.

LA PLANIFICATION LOCALE DE LA MOBILITÉ

La LOM prévoit également de faire évoluer la planification des mobilités pour mieux tenir compte des enjeux actuels.

Les plans de mobilité

Les Plans de déplacements urbains (PDU) sont renommés et deviennent les **Plans de mobilité (PDM)**. La liste de leurs objectifs est complétée pour une meilleure prise en compte des questions environnementales. Elle intègre ainsi la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre la pollution sonore et de l'air, ainsi que la préservation de la biodiversité. Ces PDM devront également **s'intéresser aux besoins spécifiques des territoires peu denses et ruraux, ainsi que ceux des scolaires**. Enfin, ils devront comporter un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires vélos et piétons, et pourront contenir un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire.

L'élaboration d'un PDM obligatoire est soumis au même seuil de population (ressort territorial d'une AOM contenu dans une agglomération au sens INSEE de plus de 100 000 habitants). Des possibilités de modification simplifiée des PDM ont été ajoutées concernant le stationnement et la circulation afin de donner plus de souplesse aux documents pour s'adapter à l'évolution des contextes locaux. Les Régions pourront également adopter un PDM.

Enfin, les Plans de mobilité rurale, introduits en 2015 par la loi de TEPCV, sont abrogés et remplacés par des Plans de mobilité simplifiés. Leur réalisation reste facultative.

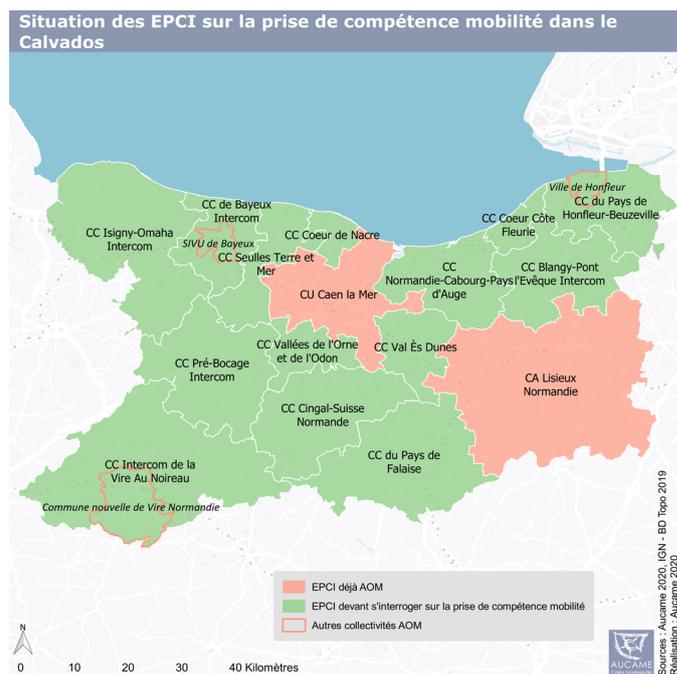
Les autres documents de planification

Les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), élaborés par les Régions, devront traiter plus en détail de la problématique de **la logistique et du transport de marchandises**. Il en est de même pour les Plans locaux d'urbanisme (PLU). Enfin, les AOM locales, que ce soient les EPCI ou les Régions, devront élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage.

LES RÉPERCUSSIONS DE LA LOM DANS LE CALVADOS

Le département du Calvados compte 16 intercommunalités. Aujourd'hui, seuls deux EPCI sont dotés de la compétence mobilité, à savoir la Communauté urbaine Caen la mer et la Communauté d'agglomération Lisieux Normandie. Les 14 autres, en vert sur la carte, ont jusqu'au 31 mars 2021 pour s'interroger sur le fait de devenir AOM.

Trois autres AOM sont également présentes sur le territoire, deux communes (Vire-Normandie et Honfleur) ainsi que le Syndicat intercommunal à vocation unique des transports urbains de Bayeux. En l'absence de transfert de la compétence à l'EPCI de tutelle, ces AOM pourront continuer à exercer leurs services au-delà du 1^{er} juillet 2021.



Riche de ses 189 articles, la LOM apparaît comme une nouvelle loi structurante qui modernise le cadre législatif relatif à l'organisation des mobilités sur le territoire national. Néanmoins, cette loi possède encore quelques zones d'ombre qui doivent faire l'objet de différents décrets d'application dont les premiers étaient prévus pour la mi-mars 2020.

La LOM définit notamment une nouvelle gouvernance locale de la mobilité, basée sur le principe de décentralisation et de subsidiarité, avec au centre du jeu le couple Région/EPCI. Elle impose de fait aux communautés de communes non AOM une décision rapide sur la prise de la compétence mobilité pour le courant de l'année 2021. Si la LOM identifie les outils pour assumer cette compétence, il n'en est pas de même pour les moyens financiers, notamment pour les territoires peu denses, où la ressource liée au versement mobilité risque d'être limitée, du fait d'un tissu économique plus restreint.

- LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, publiée au JORF n°0299 du 26 décembre 2019 - Légifrance
- Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions, guide à l'attention des AOM version 1- GART, janv. 2020, 70p.

- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : les mesures phares - Agence d'urbanisme de l'aire Toulonnaise et du Var, Collection 10 min sur, janv. 20, 8p.
- Site du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2020
Illustrations : AUCAME, sauf mention contraire
Contact : xavier.lepetit@aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 2^e TRIMESTRE 2020
ISSN : 1964-5155

Imprimé sur papier sans chlore ni bois



Agence d'urbanisme de Caen Normandie
21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Retrouvez nos publications en flashant ce QR Code

