



Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Quels changements pour les territoires ?

Documents de planification – Compétences collectivités – Bassins de mobilités

En résumé :

- ⇒ La LOM redéfinit le schéma type de l'organisation territoriale de la compétence mobilité :
 - La Région devient un **interlocuteur privilégié** et incontournable de toutes les intercommunalités ;
 - Les communautés de communes peuvent prendre la **compétence mobilité** et décliner une politique de transport adaptée aux enjeux et aux spécificités locales ;
 - La coordination Région / AOM se fait au niveau du bassin de mobilité pilotée par la Région et scellée par un contrat opérationnel de mobilité.
- ⇒ Aujourd'hui, un important chantier de structuration et de coopération s'ouvre pour les intercommunalités périurbaines et rurales avec les AOM urbaines. Cela sera le challenge des prochaines années.
- ⇒ La loi propose également une nouvelle boîte à outils : zone à trafic limité, ZFE, prime mobilité....

*La LOM a été promulguée le 24 décembre 2019. C'est la loi la plus importante concernant le transport de personnes depuis la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982. Cette loi s'est inspirée des travaux des **Assises de la Mobilité** qui se sont tenues au courant du dernier trimestre 2017. L'objectif du texte est d'améliorer les déplacements du quotidien pour l'ensemble des territoires et plus particulièrement dans le **périurbain et le rural**. Ces deux derniers restent encore aujourd'hui **très largement dépendants de la voiture**.*

La loi a été analysée par plusieurs structures : CEREMA, GART etc. Toutefois, les territoires manquent de recul par rapport à cette loi. Ils sont parfois démunis par rapport à sa compréhension et à ses mises en œuvre potentielles. Les décrets d'application ne sont pas encore tous parus au journal officiel. Il est encore aujourd'hui difficile d'avoir une vision claire du sujet.

*Or, cette loi a des impacts d'une part sur les **documents de planification** et d'autre part sur la **prise de compétence AOM des collectivités**. Elle propose également une nouvelle boîte à outils mobilité mobilisable à l'échelle de la commune / EPCI.*

C'est pourquoi, le présent bloc-notes résume certains éléments, mobilisés dans le cadre de la mission ZEST bassin de mobilité, dont le webinaire du 22 09 2020, organisé par l'ADEUS, a présenté les principales évolutions pour les documents cadres et pour les collectivités. Il fait également un point rapide sur les nouveaux outils proposés par la LOM.



1. Préambule : la LOM est une nouvelle boîte à outils.

Au-delà de la gouvernance, des documents de planification, la LOM est une véritable boîte à outils pour faciliter les déplacements du quotidien en les rendant beaucoup plus propres.

1.1. Les 4 grands objectifs de la LOM :

- Apporter à tous et partout des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle ;
- 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 nous déplacer ;
- Investir davantage dans les infrastructures améliorant les déplacements du quotidien.

La LOM a pour objectif d'améliorer la mobilité du quotidien de tous les habitants en mobilisant des solutions de déplacement plus efficaces, plus propres et plus accessibles.

1.2. Les 16 mesures phares :

1. Des solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100 % du territoire ;
Outil : compétence mobilité à l'échelle de l'intercommunalité avec l'objectif de 100 % du territoire national couvert par des AOM.
2. Augmenter de 40 % les investissements pour améliorer les transports du quotidien ;
Outil : 13,4 MM€ d'investissement sur la mobilité du quotidien 2017-2022.
3. Priorité à la remise en état des réseaux routiers et ferroviaires. ;
4. Un plan sans précédent pour développer les transports collectifs et désenclaver les territoires ;
5. La mobilité des personnes en situation de handicap facilitée ;
6. Un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi ;
7. 100 % des informations mobilités pour un trajet accessible en un seul clic ;
8. Faciliter la mise en place de navettes autonomes ;
9. Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 € pour aller au travail à vélo ou en covoiturage ;
10. Un plan pour développer le covoiturage ;
Outil : forfait mobilité, voies réservées aux covoitureurs sur les voies express, les périphériques et les autoroutes.
11. Un plan vélo pour tripler sa part modale d'ici 2024 ;
12. Mettre en place une législation pour les Engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) : utilisations, sécurité routière...
13. Développer l'usage de la voiture électrique avec le déploiement de bornes de recharge ;
14. Le déploiement de zones à faible émission (ZFE) pour un air plus respirable ;
Toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants vont devoir en étudier la faisabilité.
15. Un permis de conduire moins cher et plus rapide à obtenir ;
16. Zone à trafic limité (ZTL).
La possibilité de créer une ZTL a été rendue possible suite à l'adoption d'un amendement. Une ZTL est un espace, généralement situé en centre-ville, dans lequel seule les circulations des transports publics, des services d'urgences, des riverains et des titulaires d'autorisations expresses sont autorisées, tandis que celles des autres automobiles sont réservées à certaines heures (généralement du lundi au vendredi, aux heures de bureau).
À noter la différence avec les zones à faibles émissions où les véhicules sont autorisés à circuler selon leur niveau de pollution.



2. Les avancées de la LOM sur les documents de planification.

2.1. Plan Climat Air Énergie (PCAET).

Les EPCI de plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un Plan de Prévention de l'Atmosphère (PPA) ont pour obligation d'intégrer au PCAET un **plan d'actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques**.

2.2. SCOT : associer les gestionnaires de passage à niveau.

Les gestionnaires des passages à niveau : SNCF mobilités et SNCF réseaux sont à ajouter à la liste des personnes publiques à associer à la démarche d'élaboration des SCOT.

2.3. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) devient un Plan De Mobilité (PDM) à partir du 1^{er} janvier 2021.

⇒ Des changements dans le contenu

Des objectifs supplémentaires ont été ajoutés au PDM :

- Contribuer à la diminution des GES, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, à la préservation de la biodiversité ;
- Améliorer l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Développer l'usage partagé des véhicules terrestres à moteur ;
- **Organiser la logistique, y compris pour l'approvisionnement des particuliers et développer les infrastructures nécessaires ;**
- **Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ;**
- **Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.**

Le PDM doit proposer des actions spécifiques sur la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Le PDM peut également (options) :

- Intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale ;
- Constituer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge électrique ouvertes au public pour les véhicules utilisant de l'électricité.

⇒ Des changements dans les procédures.

Les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du PDM sont associés à l'élaboration du PDM.

Le PDM arrêté doit être soumis pour avis aux **AOM limitrophes**. Par exemple, si m2A élaborait un PDM, il faudrait consulter Saint-Louis Agglomération et les autres intercommunalités voisines ayant pris la compétence transport.

L'AOM doit réaliser une **communication du programme d'actions du PDM** auprès des établissements de son territoire soumis à l'obligation de disposer d'un Plan de Mobilité Entreprise.

⇒ Un « PDM volontaire » possible pour les communautés de communes.

Le PDM est obligatoire pour les AOM dont le territoire est inclus pour tout ou partie dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE.

Les AOM créées après la LOM et soumises à cette obligation disposent **d'un délai de 24 mois à compter de leur création pour adopter un PDM**.

Les communautés de communes **n'ont pas l'obligation** d'élaborer un PDM mais peuvent librement en réaliser un : « **PDM volontaire** ».



Dans l'hypothèse où une communauté de communes ne prend pas la compétence mobilité, la Région agissant comme AOM à la place de l'intercommunalité est exonérée de l'obligation de réaliser un PDM.

2.4. Le Plan de Mobilité Rural (PMRu) devient un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).

Comme son nom l'indique, le PDMS est **simplifié**. L'enquête publique et l'évaluation environnementale ne sont pas nécessaires. C'est un outil particulièrement adapté aux communautés de communes.

2.5. Le Plan Local (ou intercommunal) d'Urbanisme (PLU/PLUI) : prise en compte de la problématique des passages à niveau (PN).

⇒ Intégrer les PN.

Le PLU / PLUI doit intégrer dans le diagnostic, une **analyse des flux de circulation prévisibles** appelés à franchir les passages à niveau. La LOM articule l'article L.1 614-1 du Code des transports avec l'article 125 de la LOM :

« Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne situés à l'intersection de leurs réseaux respectifs, qui peut comporter des recommandations. La structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics sont déterminées par voie réglementaire. »

⇒ Des changements au niveau du règlement.

Le règlement peut :

- Permettre la préservation des terrains pour permettre le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques ;
- Imposer la réalisation d'aires de livraisons ;
- Prévoir, non plus des obligations « minimales » de création de stationnements vélos, mais **des obligations « suffisantes »** ;
- Rendre obligatoire la réalisation d'aménagements cyclables lors de la construction ou le réaménagement de voies, en cas de besoin avéré.

⇒ Des changements au niveau de la concertation officielle.

- **Deux nouvelles personnes publiques associées :**
SNCF Mobilité et SNCF Réseau sont les deux nouvelles personnes publiques associées à la démarche d'élaboration d'un PLU / PLUI. Il sera notamment question de vérifier si un projet de développement urbain ou économique est susceptible d'augmenter le trafic tous modes au travers d'un passage à niveau et déboucher à terme sur sa dénivellation ;
- **Des avis même pour les communes non couvertes par une AOM.**
Lorsque le PLU est élaboré par une commune qui n'est pas membre d'une AOM et qui est située à moins de 15 km d'une agglomération de plus de 50 000 habitants, le PADD doit être soumis pour avis à l'AOM.

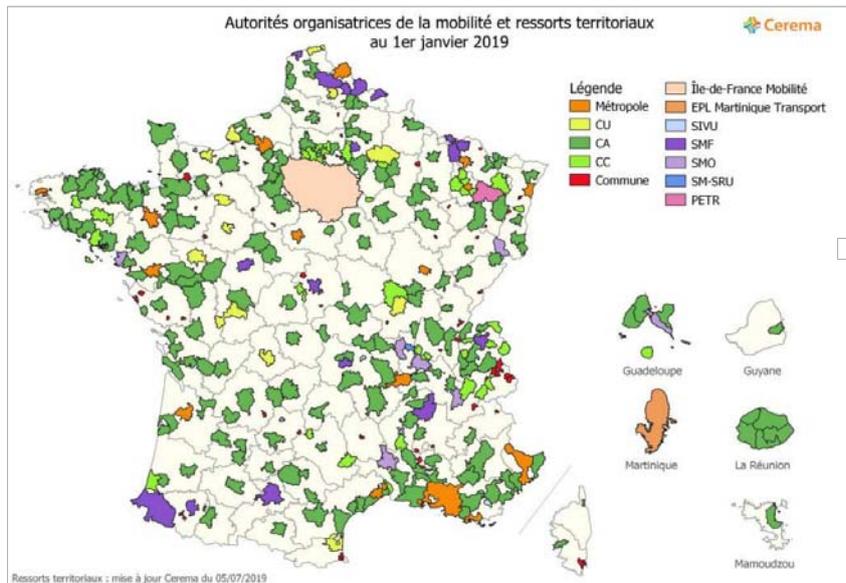
3. Les avancés de la loi sur les collectivités.

3.1. Communauté d'agglomération / Communauté urbaine / Métropole : des ajustements à la marge.

Elles sont AOM de plein droit. La compétence transport est obligatoire. Dans le cadre de la LOM, elles doivent mettre en place un système d'information multimodal et un conseil en mobilité.

3.2. Communauté de communes : la question essentielle de la prise de compétence mobilité.

⇒ Un objectif : confier la compétence mobilité aux intercommunalités.



En 2019, seulement **65 communes** et à peine **39 communautés de communes** sur un total de **1001**, exercent la compétence transport. Cela montre l'importance de la marche à franchir.

La carte de gauche montre la faible couverture par les AOM à l'échelle nationale des territoires hors agglomérations.

Source : CEREMA

Avec la LOM, la commune n'est plus compétente en matière de mobilité. **L'objectif de la loi est de confier la compétence mobilité aux intercommunalités.**

Cependant, la compétence mobilité est optionnelle. Si une communauté de communes décide de ne pas se saisir de cette compétence, **c'est la Région qui exercera à défaut cette compétence à partir du 1^{er} juillet 2021.**

Pour les communautés de communes, la prise de compétence mobilité n'implique pas de prendre l'intégralité de l'éventail des mobilités. Elle pourra prendre par exemple uniquement la compétence modes actifs.

Plusieurs éléments peuvent inciter à la prise de compétences par la communauté de communes :

- Construire **une stratégie de transport** à l'échelle du territoire (lien avec l'aménagement du territoire, les politiques énergétiques...);
- Devenir un **acteur identifié en matière de mobilité** ;
- Décider des services à développer en articulation avec les offres de mobilités publiques ou privées existantes ;
- Rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements ;
- « Peser » dans les bassins de mobilités.

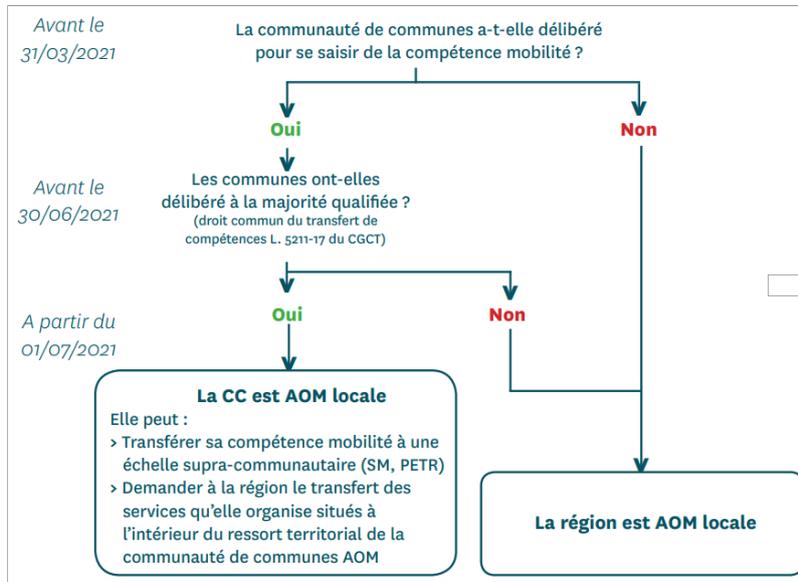
Prendre la compétence « mobilité » pour une communauté de communes ne signifie pas prendre en charge les services organisés par la région sur son territoire au moment de la prise de compétence. Ce transfert ne s'effectue que si la communauté de communes en fait la demande.

La prise de compétence « mobilité » au 1^{er} juillet 2021 **n'oblige pas à ce qu'un service de mobilité soit organisé dès cette date.**



⇒ **Le compte à rebours a commencé pour les communautés de communes !**

Le calendrier et les modalités pour devenir AOM



Source : CEREMA

Les communautés de communes doivent délibérer avant le 31/03/2021 pour la prise ou non de la compétence mobilité. Si elles ont fait ce choix **chaque commune de l'intercommunalité doit délibérer à son tour**. A partir du 1^{er} juillet 2020, la compétence transport est transférée à la communauté de communes qui devient de fait AOM.

Si les intercommunalités délibèrent contre le transfert ou ne délibèrent pas, la compétence transport est alors exercée par la Région.

⇒ **Si le 31 mars 2021 est dépassé, il y a peu de séances de rattrapage possibles !**

Une communauté de communes qui ne serait pas devenue AOM au 1^{er} juillet 2021 peut le devenir ultérieurement. Toutefois, cette possibilité ne serait accessible que si elle était amenée à **fusionner avec une autre Communauté de communes** ou bien si elle était amenée à **créer ou à adhérer à un syndicat mixte AOM**.

⇒ **Des compétences pouvant s'exercer à la carte.**

La LOM est très souple. Elle permet aux communautés de communes devenues AOM, de laisser à la Région les services de transports réguliers, à la demande et scolaires, organisés sur leurs territoires par cette dernière mais Elles peuvent également reprendre ces services si elles le souhaitent.

La prise de compétence peut **s'appliquer partiellement ou intégralement** sur l'ensemble des solutions de transports. La loi laisse **une importante marge de manœuvre** parmi l'éventail transport :

- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives ;
- Services relatifs aux usages partagés des véhicules ;
- Services de conseil et d'accompagnement (entreprises, établissements scolaires).

Par exemple, une intercommunalité peut faire le choix de prendre uniquement la compétence en matière de mobilité active (marche et vélo).

⇒ **Éviter les "copier / coller" et répondre à la réalité du terrain !**

Prendre la compétence mobilité permet à l'intercommunalité de construire un véritable projet de territoire, une **stratégie en matière de mobilité**. La communauté de communes devient un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de mobilité.

Elle peut décider des services qu'elle souhaite développer et les adapter à la dimension de son territoire. En effet, **chaque territoire est unique** de par son histoire, ses spécificités et ses habitudes de déplacements. Il n'est pas possible de faire du "copier / coller" de la stratégie mobilité d'une intercommunalité à une autre.

Avec cette loi, les territoires prenant la compétence mobilités pourront élaborer **leur propre stratégie correspondant à la réalité du terrain**. Cela permettra également de peser dans les bassins de mobilité à définir



par la Région en lien avec les intercommunalités. Elles seront en capacité de fédérer les acteurs locaux dans le cadre des comités de partenaires ou tout au moins de répondre à leurs attentes.

⇒ Quels moyens financiers ?

Afin d'assurer le financement de la politique transport mise en place, l'AOM peut :

- Mettre en place un **versement mobilité** (anciennement versement transport) si la collectivité a mis en place un service régulier (réseau de bus / autocars par exemple) à l'exception du transport scolaire et du transport à la demande mis en place par l'AOM ;
- En l'absence de service régulier, mobiliser **son budget général**.

Toutefois, dans tous les cas, la collectivité peut faire appel à **d'autres subventions ou recettes** par exemple :

- Les dispositifs de soutien de l'État : Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), Contrats de plan Etat-Région (CPER), Dotation d'équipement des territoires ruraux (DTER), Dotation politique de la ville (DPV), Subventions pour travaux divers d'intérêt local (TDIL) ;
- Pour les appels à projets et manifestations d'intérêts thématiques portés par l'État, ses opérateurs ou certaines collectivités territoriales peuvent obtenir de l'aide pour le transport collectif en site propre, pour TENMOD, par le fonds mobilités actives continuités cyclables, par l'aide à l'action des collectivités territoriales en faveur de la qualité de l'air, par les programmes d'Investissements d'Avenir (PIA) ;
- Les offres de financement de la Banque des territoires : offre de crédits d'ingénierie (financement de tout type d'étude « mobilité » à hauteur de 50 % - 80 % dans le cadre du programme « Action cœur de ville »), prêts aux collectivités avec les Mobi-prêts, qui financent les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, investissement financier dans des partenariats publics privés (pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage) ;
- Etc.

Pour en savoir plus, la plateforme aides-territoires.beta.gouv.fr agrège l'ensemble des aides destinées au financement et à l'ingénierie de projets locaux et permet à chaque territoire de trouver facilement les aides dont il peut bénéficier.

3.3. Régions : un rôle de chef d'orchestre.

Les régions sont **garantes de la coordination des politiques de transport**.

À partir du 1^{er} juillet 2021, les régions auront le rôle d'**AOM « locales »** si le territoire de la Communauté de communes n'a pas choisi de prendre la compétence mobilité.

La LOM permet le transfert de gestion des petites lignes ferroviaires aux Régions.

3.4. Départements : solidarité et handicap.

Les départements devront réaliser et mettre en œuvre, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un plan **d'actions en matière de mobilité solidaire**. Ce travail doit se faire en lien avec les régions. Le département doit également mettre en place le transport des élèves handicapés vers les établissements scolaires.

4. Les nouveaux outils de coopérations.

4.1. Les bassins de mobilité.

⇒ Définition du périmètre.

La LOM a **mis en place un nouveau périmètre** : le bassin de mobilité. Son périmètre est **défini par la Région en concertation avec les partenaires locaux** : AOM, intercommunalités, chambres consulaires. Il est à noter que ce périmètre peut être **interrégional**. En octobre 2020, les périmètres n'ont pas encore été définis pour la Région Grand Est. La région nouvelle Aquitaine a déjà réalisé un tel travail.



Exemple : les bassins de mobilité de la Nouvelle Aquitaine.



Les 26 collectivités de la région Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'organisent en 5 bassins de mobilité. Cette articulation permet d'inclure les spécificités locales à leurs projets de mobilité durable à l'échelle régionale.

Les cinq bassins de mobilité :

Sèvres et Atlantique

Vienne et Charentes

Limousin et Périgord

Gironde et Garonne

Landes et Pyrénées

Source : nouvelle-aquitaine-mobilites.fr

Le contrat opérationnel de mobilité.

Il est monté à l'échelle de ces bassins et s'inscrit dans la mise en œuvre du SRADDET. Il a pour but de définir les modalités d'actions communes à l'échelle des AOM. Le comité des partenaires réunit, sous l'égide de la Région, les AOM, les syndicats mixtes, les départements et tout autre acteur de proximité susceptible d'être intéressé. Le contrat doit notamment aborder :

- La question de l'aménagement et du fonctionnement des pôles d'échanges ;
- Les différentes formes de mobilités (voiture, TC, vélo, marche) et d'intermodalité ;
- **Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité ;**
- L'assistance à la conception et à la mise en place d'infrastructures et services de mobilités portés par les AOM etc.

Les AOM ont un rôle central dans ces contrats opérationnels de mobilité.

À l'échelle des bassins, un plan d'action commun de mobilités solidaires doit être mis en place. Il associe la Région, le département et les AOM. L'objectif est de coordonner l'action des partenaires : Région, Département, AOM, Syndicats, MEF / pôle emploi, associations etc.

4.2. Le comité des partenaires.

La LOM impose de mettre en place à l'échelle de chaque AOM un **comité des partenaires**. C'est un organisme consultatif sollicité en amont d'une décision importante : évolution de desserte TC, tarification etc.

Chaque AOM fixe sa composition et son fonctionnement. Il doit toutefois à minima associer les syndicats, les organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires, des représentants des associations pour les PMR, des associations d'usagers ou d'habitants, des associations environnementales ainsi que des exploitants de transport.

Son rôle est d'améliorer la connaissance, de faciliter le dialogue et de proposer des offres et des politiques de transport en adéquation avec les pratiques.

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse
Rédaction : Stéphane DREYER
Date : novembre 2020

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte