

## « La LOM prévoit la couverture complète, d'ici 2020, du territoire national par des autorités organisatrices de mobilités »

Entretien par Jean-Baptiste Djebbari, Député de Haute-Vienne, Responsable politique LREM de la commission développement durable et aménagement du territoire

À l'occasion du colloque « Transports et mobilité en Europe : innover pour rapprocher les territoires » (*Colloque Europa, Limoges, 30 nov. 2018*), et de la toute prochaine présentation, en Conseil des ministres par Élisabeth Borne, du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), Jean-Baptiste Djebbari, député de Haute-Vienne, responsable politique LREM de la commission développement durable et aménagement du territoire répond à nos questions sur les principales orientations stratégiques du gouvernement en matière de mobilités.

**Quel est l'objectif général de la future loi d'orientation des mobilités ?**

Le texte pointe trois défis : la fracture territoriale, l'urgence environnementale, l'absence de financement pour les infrastructures mais aussi des opportunités : l'innovation, l'ingénierie territoriale et le savoir-faire des acteurs.

**Le premier objectif**, c'est la transition écologique avec le déploiement des véhicules à faible émission et des véhicules électriques. Nous l'avons inscrit dans le projet de loi de finances. Le calendrier pose des objectifs ambitieux avec la fin des véhicules thermiques à 2040 et la neutralité carbone à 2050 que nous devons mettre en œuvre dès maintenant.

**Le deuxième objectif**, c'est la promotion des nouvelles mobilités par la diversification de l'offre et l'émergence de nouveaux services : covoiturage, autopartage, transport à la demande, vélo, scooter, trottinette sans station, covoiturage en zone rurale. Pour cela, nous aurons à cœur, dans ce texte, de dépasser les obstacles de la mobilité partagée et autonome, en donnant, par exemple un cadre juridique précis et en favorisant les expérimentations, comme celle que nous mettons en place à Aix-sur-Vienne.

**Le troisième objectif**, c'est la convergence des politiques de mobilités avec les défis de l'aménagement du territoire. C'est-à-dire, améliorer le maillage du territoire en fiabilisant la desserte routière et ferroviaire et poursuivre la régénération et la modernisation du réseau ferré pour qu'aucun de nos concitoyens en périphérie ne se sente oublié.

**Le quatrième objectif**, c'est la meilleure connexion des *hubs* européens. L'intermodalité c'est aussi la fluidité entre les infrastructures, qu'elles soient portuaires ou maritimes, de fret ferroviaire, de route. Il faut optimiser la logistique entre nos grands pôles industriels européens.

Enfin, **l'objectif de sûreté et de sécurité** est prégnant dans la loi LOM, qui veut prévenir davantage le harcèlement et mieux encadrer la fraude.

**Quels sont les principaux impacts (avantages, ruptures) de ce texte sur les collectivités territoriales et les EPCI ?**

Aujourd'hui, sur 80 % du territoire représentant 30 % de la population, aucune collectivité publique n'est chargée d'organiser la mobilité. Autant que nous devons couvrir les zones blanches en matière de numérique ou de santé, nous devons assurer une desserte équilibrée. C'est la première mission de la puissance publique. La LOM prévoit donc la couverture complète, d'ici 2020, du territoire national par des autorités organisatrices de mobilités. Cette compétence sera exercée soit par une communauté de communes (le cas échéant regroupées pour l'occasion au sein d'un syndicat mixte), soit par la région.

La loi crée également un dispositif pour discuter de continuité de service, horaires, offres, tarification : le « contrat opérationnel de mobilité », signé pour une durée de trois ans. Il sera le support de discussion pour que la continuité territoriale soit bien effective. Les compétences de tous les échelons du territoire seront ainsi mobilisées et clarifiées

afin que chaque territoire soit couvert par une autorité organisatrice de mobilité. Y seront inclus dans la mobilité sociale, les tarifs réduits pour les personnes à mobilité réduite et leurs accompagnateurs.

### **La notion de transports est-elle réellement dépassée ?**

Nos modes de déplacement ont connu beaucoup d'évolutions depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. La LOM veut actualiser nos politiques de transport pour qu'elles répondent au plus proche des attentes et besoins actuels, en particulier pour les mobilités du quotidien.

La mobilité de demain, c'est se recentrer sur l'humain. La révolution digitale est un levier de changement mais il faut réinterroger en premier lieu les besoins du voyageur. C'est en cela que l'expression « transports » n'est plus adaptée.

### **Comment cette loi permet-elle de mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens et des territoires ? Il semble que les « mobilités douces » ne soient pas très présentes dans le texte, pour quelle raison ?**

Les « mobilités propres et actives » concernent un chapitre entier de la loi, au service de l'ambition de transition écologique. On y trouve par exemple des dispositions pour le développement des bornes de recharge, des stations de gaz naturels pour les véhicules, des incitations à l'achat de véhicules propres. Il y a aussi tout un volet pédagogique et comportemental avec la mise en place d'un forfait mobilité, des dispositions en faveur du vélo. Elles sont ambitieuses mais nécessaires : aujourd'hui, nous sommes encore loin des usages des voisins d'Europe septentrionales. À Copenhague ou Amsterdam, près de 40 % des habitants l'utilise quotidiennement. Dans le cas de ces deux modes de mobilité, ce sont des investissements massifs qui ont permis d'aboutir à ce résultat : incitations fiscales et pécuniaires en Norvège pour les détenteurs de véhicules électriques, constructions de voies, de ponts et de places de stationnement au Danemark et aux Pays-Bas, pour encourager le cyclisme... Nous en prenons la mesure, c'est toute l'ambition de la LOM que de rendre effectifs les objectifs.

### **Comment encourager les innovations en matière de mobilité ?**

La vraie innovation, c'est l'évolution du service. L'innovation appliquée aux mobilités peut susciter des fantasmes : voiture volante, véhicule autonome, *hyperloop*. Mais la révolution, c'est de proposer la mobilité comme dans une offre globale. Ainsi, on passe de la voiture individuelle à un mix de services de mobilité fournis à l'utilisateur à travers une interface unique. Une application de la vie mobile, capable de faire coïncider toutes les offres de transports publics et privés avec des besoins de mobilité divers. Comment améliorer le bien-être des citoyens et s'adapter à leurs besoins par une cartographie précise de leurs déplacements en temps réel ? Comment promouvoir des opérations de maintenance prédictive des infrastructures à partir des historiques de données dont dispose la commune ?... On comprend que la clé de l'innovation, c'est l'*open data*. C'est pourquoi le projet de loi donne aux régions la mission d'animer l'*open data* sur le territoire. Il s'articule selon quatre priorités pour organiser l'émergence de solutions de mobilités nouvelles : l'accès aux données, l'expérimentation, le développement du véhicule autonome et une nécessaire régulation.

### **Le volet coercitif du texte est important, était-ce nécessaire ?**

La pollution tue des dizaines de milliers de personnes par an. Si nous ne mettons pas à disposition des collectivités, des outils forts, les villes seront bientôt irrespirables.

Dans la LOM, la puissance publique s'engage à apporter son soutien aux autorités organisatrices concernées et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un développement et un fonctionnement efficaces des zones à faible émission.

Au sujet des péages urbains, des critères d'application seront également proposés dans la loi (*v. infra, JCP A 2018, act. 861*). Les modalités de mise en place et de gestion seront laissées à la collectivité. Une étude d'impact sur la qualité de l'air et le trafic devra par ailleurs être réalisée.