



L'actualité professionnelle du secteur de l'environnement

Loi d'orientation des mobilités : des retards à l'allumage

Plus de la moitié des textes d'application de la LOM restent à appliquer pour rendre ses dispositions effectives. Les zones à faibles émissions ne sont toujours pas en vigueur, malgré les amendes qui frappent la France.



© SimpLine

La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 met en place de nouvelles mesures pour favoriser les transports plus sobres

Les députés ont exprimé leur volonté d'exercer leur « *service après vote* » sur une loi emblématique de la transition écologique, dite loi « LOM ». La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a examiné le 29 juillet le rapport présentant l'état d'avancement de la publication des textes réglementaires relatifs à l'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

La crise sanitaire a retardé la publication des textes réglementaires dont la parution était initialement envisagée pour le printemps ou l'été 2020. 78 textes réglementaires sur 138 n'ont pas encore été publiés alors que les dispositions législatives qu'ils doivent compléter sont déjà entrées en vigueur. Cinq ordonnances sur 68 ont été prises

mais la plupart des habilitations à légiférer par ordonnances ont vu leur durée prolongée de quelques mois en raison de l'impact de la crise sanitaire.

Le rapport parlementaire en appelle à une vigilance particulière sur la trajectoire de financement de l'Agence financière des transports de France (AFITF). Une enveloppe de 13,7 milliards d'euros est prévue sur la période 2019-2023 et de 14,3 Mds€ entre 2023 et 2027. Le Parlement n'a pas la possibilité de débattre de la

ventilation de ces dépenses entre les différents modes de transports avant que le budget de l'AFITF soit adopté. Or ce budget détermine les investissements dans tous les modes de transports. La crise sanitaire a entamé les recettes de 2020, qui proviennent des opérateurs de transports. Quant à la composition du Conseil d'orientation des infrastructures, créé en 2017 dans le cadre des Assises de la mobilité, elle est, elle aussi, en attente.

« On voit bien qu'il y a une grande différence entre ce qu'on dit, ce qu'on vote et ce qu'on fait. Hâtons-nous lentement ! ».

Guillaume Garot, représentant du groupe socialiste.

Des infrastructures en suspens

Autre point en suspens, la création d'établissements publics locaux dédiés au financement d'infrastructures de transports. Ces établissements, créés par ordonnance, ont pour mission, sur un périmètre géographique déterminé, de financer un ensemble « cohérent » d'infrastructures sur le modèle de la Société du Grand Paris. A ce stade, aucun projet d'infrastructure n'a été identifié, souligne le rapport.

La gouvernance des transports devrait évoluer en direction des collectivités locales, stipule le titre II de la loi LOM. Au 1^{er} juillet 2021, il ne devra plus rester un territoire dépourvu d'Autorité publique organisatrice des mobilités (AOM). L'échelon intercommunal sera l'échelle de référence. Pour ce processus de transfert de compétences, un délai supplémentaire a été introduit afin de tenir compte du décalage du second tour des élections municipales, jusqu'au 31 mars 2021 au lieu du 31 décembre 2020 pour les communautés de communes, et au 31 juillet 2021 pour les régions. Celles-ci seront en charge de la délimitation des bassins de mobilités. Chaque nouvelle AOM disposera de deux ans à partir de sa création pour élaborer son plan de mobilité.

En ce qui concerne l'Ile-de-France, l'autorité organisatrice est rebaptisée « Ile-de-France Mobilités » en lieu et place du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France). La publication du décret, en cours d'examen par le Conseil d'Etat, devrait avoir lieu dans les prochaines semaines. A l'occasion de cette évolution, la composition du conseil d'administration de cette nouvelle instance intégrera un représentant des associations des usagers des transports.

La régulation de la circulation des véhicules autonomes est également suspendue à l'agenda européen en matière de consultation des données numériques. Quelques

textes relatifs à la régulation des nouvelles formes de mobilité restent à publier d'ici la fin de l'année, selon les informations transmises par le gouvernement : co-transportage des colis, création de voies réservées aux véhicules à faibles émissions. En revanche, les dispositions concernant le covoiturage sont publiées par deux décrets : aides versées aux passagers par les AOM ainsi que la prise en compte des frais.

Des mobilités actives... à activer

Aucune des cinq dispositions sur les mobilités actives, relatives aux équipements des gares pour les vélos et à leurs emplacements dans les trains, n'ont été publiées. Elles devraient l'être d'ici la fin de l'année. Quant au schéma national des véloroutes, il est encore en attente, suspendu à un calendrier qui « *demeure à l'étude* » au ministère chargé des transports.

Autres dispositions en attente, celles qui concernent l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Dix-huit décrets sur vingt sont encore en attente et devraient être pris d'ici la fin de l'année, de même que le décret relatif aux installations de biométhane carburant.

Sur la lutte contre la pollution de proximité, deux outils majeurs sont prévus par la loi LOM. Le forfait mobilités durable, qui consiste en la prise en charge facultative par l'employeur des frais de déplacement de ses salariés pour leur trajet domicile-travail s'ils utilisent des modes alternatifs à la voiture individuelle, a été appliqué par décret en date du 9 mai dernier, mais uniquement pour la fonction publique d'Etat.

Reste aussi à rendre opérationnelles les Zones à faibles émissions mobilité dites ZFE-m. Les rapporteurs de la loi LOM indiquent que les mesures d'application « *doivent être rapidement prises compte tenu du caractère obligatoire de l'instauration de certaines ZFZ-m avant le 31 décembre 2020* ». « *La mise en œuvre des zones à faibles émissions pourrait nous éviter une condamnation de 10 millions d'euros par zone de retard. Huit zones sont concernées* », a fait remarquer le représentant du groupe Ecologie, démocratie et solidarité. A cela, le co-rapporteur Jean-Luc Fugit a répondu que ces retards étaient dus à la lenteur des concertations locales.

Au cours de la discussion sur ce rapport, les députés se sont interrogés sur l'accélération de la transition écologique annoncée par le gouvernement, en regard de ces retards : « *On voit bien qu'il y a une grande différence entre ce qu'on dit, ce qu'on vote et ce qu'on fait. Hâtons-nous lentement !* », s'est exclamé Guillaume Garot, représentant du groupe socialiste.

Article publié le 30 juillet 2020



Agnès Sinaï, journaliste
Rédactrice spécialisée

Vidéo sur le même thème



[Citiz :](#)

["L'autopartage complète l'offre de mobilité des collectivités" À l'heure où les offres de transport doivent répondre à un besoin de mobilité, tous modes confondus, l'autopartage est plus que jamais une brique du puzzle. Détails avec Jean-Baptiste Schmitter, de Citiz. - 19/11/2019](#)

Actu-Environnement

© 2003 - 2020 COGITERRA - ISSN N°2107-6677

Actu-Environnement adhère au Centre Français d'exploitation du droit de Copie (CFC).