

La loi Mobilités tarde à prendre son train d'applications

Un rapport parlementaire sur l'application de la loi d'orientation des mobilités pointe la lenteur des mesures réglementaires d'un texte législatif qui se veut fondateur pour l'avenir des transports et la transition énergétique. Plusieurs mois après son vote en décembre 2019, plus de la moitié des décrets ou ordonnances n'ont toujours pas été publiés.

La crise sanitaire a bon dos. Elle aurait ralenti le travail de concertation et de rédaction des mesures d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) votée fin 2019 pour rayer de la carte de France les zones blanches de mobilité, garantir la neutralité carbone en 2040, ou encore encadrer les nouvelles mobilités. « Les décrets et ordonnances sortent avec une certaine lenteur », ont souligné le 29 juillet 2020 devant la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale les auteurs d'un rapport sur l'application de la LOM. « Les ambitions de la loi étaient fortes, son application laisse à désirer », a fustigé le député LREM du Rhône Jean-Luc Fugit qui a fait voter le principe d'un nouveau rapport d'étape fin 2020.

Votée en décembre 2019, seulement trente-deux mesures d'application ont été publiées à ce jour. Parmi elles, le décret relatif au covoiturage de courte distance pour les trajets domicile-travail, notamment : publié le 6 juin, il définit le seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage et établit le principe de frais fixes. Ou encore le décret sur le forfait mobilité durable entré en vigueur le 11 mai, premier jour du déconfinement. Un forfait de 400 euros exonérés de charges sociales et fiscales, qui pourra être versé par les entreprises via « un titre mobilité », un peu comme les titres-restaurants. La mesure concerne les déplacements à vélo, trottinettes ou scooters électriques (personnels ou partagés), en covoiturage, ou encore en autos partagées, à condition que les véhicules soient « à faibles émissions ».

Conseil d'orientation des infrastructures

Au total, près de 80 décrets ou ordonnances sont encore attendus pour rendre la LOM pleinement opérationnelle. Certains seraient imminents, d'autres devront patienter jusqu'en 2021, ont fait savoir les auteurs du rapport d'étape devant la nouvelle présidente de la Commission, Véronique Riotton.

« Soyons à la fois bienveillants et exigeants », appelle Jean-Marc Zulesi, député LREM des Bouches-du-Rhône. « Bienveillants, parce que les services administratifs ont été retardés par la crise liée à la pandémie de Covid-19, et exigeants pour le service après-vote », poursuit celui

Devenir AOM ou non : les communautés de communes doivent se décider

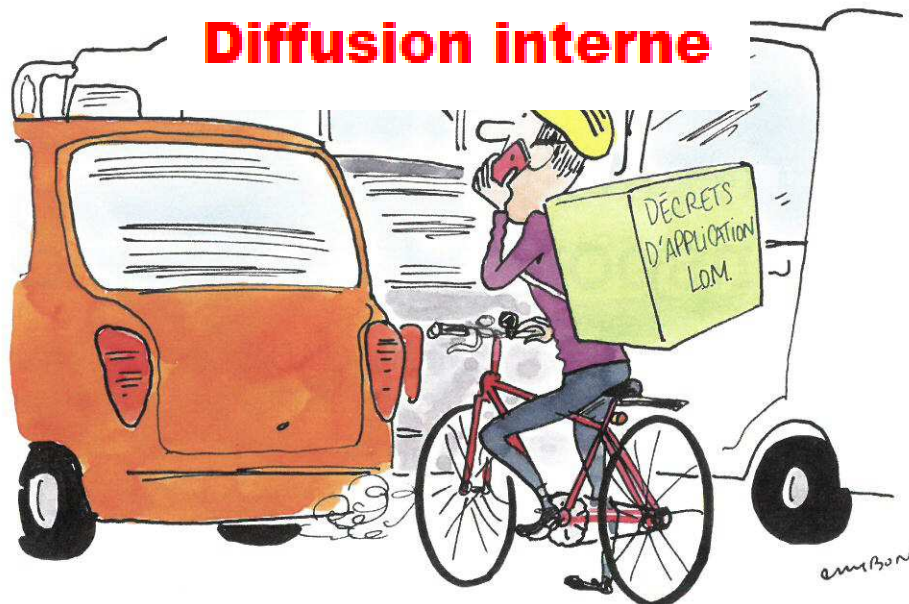
En parallèle à l'objectif de couvrir intégralement le territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'ici au 1^{er} juillet 2021, la LOM affiche celui de favoriser l'exercice effectif de la compétence mobilité « à la bonne échelle » territoriale, en favorisant notamment les relations entre les intercommunalités et les régions. Ainsi, le but de supprimer les zones blanches de la mobilité s'appuie non seulement sur le renforcement du rôle des AOM actuelles mais aussi sur le fait que les communautés de communes (CC) sont désormais appelées à exercer (ou non) cette compétence. En effet, les CC non compétentes actuellement devront voter au plus tard le 31 décembre 2020 pour se saisir de la compétence (avec un exercice effectif au 1^{er} juillet 2021). À défaut, elle sera transférée aux régions. Pour les CC, cette compétence d'organisation de la mobilité est « à la carte ». Elles peuvent donc proposer des solutions de mobilité adaptées à la diversité des besoins et à leurs espaces de faible densité. L'AdCF (Assemblée des communautés de France) souligne que cette obligation de se positionner concerne plus de 900 communautés de communes sur les 1 000 existantes. Dans ce contexte, elle a élaboré en collaboration avec Transdev un document pratique pour éclairer leur choix sous forme de dix-huit questions-réponses. Le document rappelle tout d'abord que, désormais, « peuvent être AOM, les syndicats mixtes fermés et ouverts et les syndicats mixtes ayant la qualité de pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) ». Les communes qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM. A contrario, si la CC devient AOM, tous les services municipaux éventuellement existants sont évidemment transférés à la CC suivant le droit commun de l'intercommunalité. À l'inverse, le document précise que « le transfert des services de mobilité organisés par la région n'est pas automatique ». La CC a le choix de les reprendre ou non. Cette disposition est spécifique aux CC. Autre scénario possible : si la région est devenue compétente en lieu et place de la CC après le 1^{er} juillet 2021, cette CC peut néanmoins délibérer pour demander à cette région le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité.

Joël Graindorge, DGST ER

qui avait été co-rapporteur de la LOM lors du débat parlementaire.

Tout d'abord, la programmation des investissements de l'État en matière d'infrastructures de transport. C'est le nerf de la guerre, et la LOM – dont sa promotrice, l'ex-ministre de tutelle Elizabeth Borne, aimait à dire que c'était une boîte à outils – s'en remet aux lois de finances successives pour y adjoindre le mode d'emploi budgétaire. « Un décret relatif au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) serait imminent », indique toutefois

Diffusion interne



Véronique Riotton. Le COI, dont faisait partie Barbara Pompili, définit les priorités d'investissement de l'État en matière d'infrastructures de transport et le budget de l'Agence de financement (AFITF) qui en découle.

Compétence transport

Autre mesure clé de la loi Mobilités, le transfert de la compétence transport dans les communautés de communes. Cette fois, c'est le report des élections municipales qui a décalé le calendrier : les collectivités locales concernées ont jusqu'au 31 mars 2021 pour se saisir ou non de cette nouvelle compétence. Et signer des conventions d'ici au 31 juillet 2021 avec les autres collectivités locales en charge des mobilités. Sinon, la région sera la cheffe de file. Seules les « comcom » qui décideraient de mettre en place des services réguliers de transport public pourraient alors lever le versement mobilité, taxe assise sur la masse salariale des entreprises de plus de onze salariés, et qui représente une ressource importante pour financer ce service public. Sont exclus le transport à la demande ou le covoiturage par exemple.

Autre problème : le versement mobilité sort exsangue de la crise économique liée au Covid-19, du fait des mesures de chômage partiel et d'exonérations de charges sociales. Les petites collectivités vont-elles s'aventurer sur une voie à l'horizon incertain ? « Ne risque-t-on pas de sacrifier les ambitions de la LOM si le versement mobilité est la seule ressource de financement de la mobilité ? », interroge d'ailleurs Bruno Milliènné, député MoDem des Yvelines, qui avait été rapporteur de la loi sur le volet de la gouvernance.

Encore ministre de la Transition écologique, Élisabeth Borne avait présenté début juillet un décret prévoyant de créer d'ici à 2021 une dizaine de zones à faibles émissions (ZFE) dans tous les territoires dépassant de manière régulière les valeurs limites fixées pour la qualité de l'air. Le décret est toujours en concertation, et

« est en train de prendre une orientation qui colle à l'esprit de la LOM », promet Jean-Luc Fugit.

Les décrets sur l'ouverture des données de transport, sur le transport des personnes à mobilité réduite, sur l'accessibilité des places de stationnement avec bornes de recharge électrique, ou encore celui sur la billettique multimodale « se font aussi attendre », regrettent les auteurs du rapport d'étape. Quant aux ordonnances relatives aux véhicules autonomes, elles ont fait l'objet de consultations auprès de la Commission européenne et des évolutions sont prévisibles. « Elles devraient sortir en avril 2021 », indique Véronique Riotton.

Si le calendrier de publication du Schéma national vélo route n'est pas encore connu, les mesures relatives à l'usage et au stationnement des bicyclettes dans les gares, les trains et les autocars sont attendues au troisième ou quatrième trimestre 2020. Quant à la signalétique sur les poids lourds pour rendre plus visibles les angles morts, causes d'accidents mortels pour les cyclistes, le décret devrait sortir fin 2020. Toujours au chapitre de la sécurité routière, l'amendement dit « Harry Potter » qui prévoit de bloquer les avertisseurs en cas de contrôle routier (sur les applications Waze ou Coyotte, par exemple), n'a pas encore fait l'objet d'un décret. « Dommage... », regrette Zivka Park, députée LREM du Val-d'Oise et rapporteur du titre 5 de la LOM qui inclut des mesures de sécurité routière. Les dispositifs réglementaires sur le téléphone au volant ont quant à eux été publiés.

Enfin, si le transfert aux régions de la gestion des petites lignes ferroviaires et la stratégie de développement du fret ferroviaire, inscrits dans le LOM, n'ont pas encore été traduits par des mesures réglementaires, ces sujets sont officiellement en haut de la pile des dossiers du nouveau gouvernement, à en croire les récentes annonces du Premier ministre Jean Castex et de son ministre délégué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari. C'est une attente forte de certaines collectivités locales, Grand Est en tête. | **Par Nathalie Arensonas**