
Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : Décryptage

Alors que le transport représente le 1^{er} secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) et une des principales sources de pollution de l'air, le projet de **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** vient inscrire pour la 1^{ère} fois dans la loi l'**objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050**.

Pour y parvenir, le texte fixe une trajectoire intermédiaire claire, conforme au Plan Climat et à la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), qui vise entre autres à **réduire de 37% les émissions de GES d'ici 2030** et à **interdire la vente des véhicules utilisant les énergies fossiles carbonées d'ici 2024**. Il s'agit sans doute de la brique réglementaire qui reformera en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en France. Retour sur les éléments clés de ce texte de loi.

Un processus législatif laborieux

Déposée par le gouvernement en **procédure accélérée** en novembre 2018, une première version de la LOM a été adoptée par le Sénat en avril 2019. C'est ensuite l'Assemblée nationale qui l'a étudiée en juin 2019 et en a adopté à son tour une nouvelle version. Au regard des divergences constatées à l'issue de cette navette parlementaire, une commission mixte paritaire a été composée en juillet 2019 pour se pencher sur la question. Cette procédure de conciliation n'a finalement pas été concluante et n'a pas réussi à faire converger les deux chambres. Un échec a été annoncé le 10 juillet. **Le sujet du désaccord est avant tout le financement des mesures proposées**, que les Sénateurs ne trouvent pas garanti, ni dans le texte de loi, ni dans le budget de 2020.

L'Assemblée nationale a réadapté le texte en septembre 2019. Pour autant, ceci n'a pas permis à la navette d'atteindre « son terminus ». En effet, de retour en relecture au Sénat il y a quelques semaines, les Sénateurs ont tout simplement refusé son examen en commission, avant de le rejeter en séance le 5 novembre 2019. Une façon de signer une nouvelle fois leur désaccord et leur crainte quant au financement des mesures envisagées.

Le projet de loi est retourné donc à l'Hémicycle pour une ultime étape de la navette parlementaire. Sans débat ni amendements, l'Assemblée nationale a **adopté définitivement ce mardi 19 novembre le projet de Loi d'Orientation des Mobilités**, mettant ainsi fin à un processus législatif laborieux.

La LOM, une transformation de la politique pour les mobilités

Une fois entrée en vigueur en janvier 2020, **la LOM transformera en profondeur la politique pour les mobilités en France**. Les mesures reposent sur les trois piliers suivants :

- investir plus et mieux dans les transports du quotidien (13,4 Md€ d'investissements, +40 % que le quinquennat précédent) ;

-
- inciter au développement de solutions alternatives et innovantes ;
 - et engager la transition vers une mobilité neutre en carbone.

Pour illustrer d'une manière concrète l'impact des nouvelles mesures de la LOM, les entreprises disposant d'une flotte de plus de 100 véhicules sont un bon exemple. En effet, ces dernières se verront imposer des **taux de conversion de flottes** à différentes échéances (10% de véhicules verts à partir de 2022, 20% à partir de 2024 et 35% à partir de 2027). Ceci révolutionnera notamment le rôle actuel du gestionnaire de flottes, avec des fonctions de plus en plus transverses permettant de répondre aux nouvelles problématiques de la mobilité à l'échelle de l'entreprise.

Un deuxième exemple est celui des collectivités qui sont incitées (via un financement direct) à déployer des **Zones à Faibles Emissions (ZFE)** sur leurs territoires. Il s'agit de limiter l'accès à une partie du territoire aux véhicules les moins propres, et ce selon des critères fixés par la collectivité. Cette démarche a été enclenchée par l'Etat dès début 2019 à travers un appel à projets pour le déploiement de ZFE. Les 19 collectivités lauréates auront accès à un fond de 1,3 M€ pour engager des études de faisabilité à une échelle locale.

Les collectivités, pierre angulaire des nouvelles mobilités urbaines

Il est important de souligner que l'un des objectifs de la LOM est aussi de faire évoluer le cadre réglementaire pour mieux l'adapter aux mutations sociétales et permettre une **meilleure organisation des initiatives locales**. Avec cette loi, les collectivités seront dotées de nouvelles compétences en tant qu'Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM). Ainsi, le texte de loi préconise par exemple le développement de **plate-formes digitales locales** à même de garantir l'existence d'**information multimodale** sur les services de transport et de mobilité (transport en commun, covoiturage, vélo en libre-service, etc.).

Pouvoir assurer un service de **MaaS (Mobility as a Service)** est vraisemblablement l'un des enjeux majeurs pour les collectivités. En tant qu'autorités organisatrices, elles seront donc responsables du pilotage du développement de ces initiatives digitales en embarquant toutes les parties prenantes (acteurs télécoms, les fournisseurs de données, etc.).

Aussi, et pour appuyer ce processus de digitalisation de la mobilité à une maille locale, le texte de la LOM transpose, via son article 9, une directive européenne **imposant l'ouverture des données** des services de transport. Ceci vient réaffirmer l'importance des **potentialités offertes par le numérique** pour accompagner la transition énergétique et écologique.

Des opportunités à saisir pour les acteurs de la mobilité

Au-delà de la simple contrainte de mise en conformité réglementaire, les acteurs de la mobilité (collectivités, entreprises, etc.) devraient se saisir de cette opportunité pour s'inscrire dans une **démarche volontariste de transition douce vers une mobilité durable**. Cela nécessite en amont une **réflexion forte et multi-acteurs** afin de repenser la mobilité d'aujourd'hui, et favoriser l'émergence de nouvelles synergies et de propositions de valeur transverses.

Sami GHARDADDOU

Diplômé de L'École Polytechnique de Tunisie et de L'École des Mines de Paris, Sami a rejoint Yélé en novembre 2017 en tant que Consultant en énergie. Lors de ses expériences précédentes, il a pu travailler sur plusieurs projets dans le secteur de l'énergie, notamment chez EDF sur des thématiques relatives à l'analyse et l'optimisation technico-économique des microgrids. Il intervient aujourd'hui auprès de plusieurs de nos clients (Enedis, RTE et Air Liquide) pour accompagner le déploiement de programmes digitaux innovants au service d'une transition énergétique bas carbone. Sami travaille également sur le développement de l'expertise de Yélé autour de la traçabilité carbone temps-réel et la mobilité durable.

Crédit photo: [Marc-Olivier Jodoin](#) pour [Unsplash](#)