

# Projet de loi d'orientation des mobilités

## MESURES EN FAVEUR DE LA RURALITE

Actuellement, 80% du territoire n'est pas couvert par une autorité organisatrice de la mobilité, ce qui constitue une source d'inégalité et de fractures entre les territoires. Le projet de loi constitue une véritable boîte à outils en direction des collectivités territoriales, et donne ainsi **aux acteurs locaux les moyens de mettre en œuvre et développer des solutions de mobilité adaptées à leur territoire**. Les principales mesures à noter sont :

- **La clarification des compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) afin de permettre un exercice de la compétence mobilité à l'échelle la plus appropriée.** Il est ainsi prévu le transfert de la compétence mobilité aux communautés de communes ; en l'absence de transfert à compter du 1er juillet 2021, la région devient AOM ;
- **La réorientation des investissements pour des transports propres au quotidien** : le texte prévoit une hausse de 40% des investissements de l'État durant le quinquennat (13,4 Mds€) et une réorientation en faveur des mobilités du quotidien plutôt que la construction de nouveaux grands projets. La remise en état du réseau routier sera la première priorité des investissements de la décennie à venir. Un milliard d'euros sera consacré à l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et territoires ruraux ;
- **La prise en compte, dans la programmation des infrastructures, des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires** de montagne, insulaires, ultra-marins, et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures ;
- La possibilité, pour **l'AOM d'ouvrir, notamment en milieu rural, les services de transports scolaires à d'autres usagers** sous réserve que cette ouverture n'impacte pas la qualité du service pour les élèves, avec les dispositions applicables au transport en commun d'enfants, notamment en termes d'exigences de sécurité ;
- **Le renforcement du rôle de chef de file de l'intermodalité de la région**, chargée d'organiser la coordination des actions des autorités organisatrices de la mobilité, qui pourra prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité. Elle devra notamment veiller à la répartition territoriale des points de vente physiques ;
- **La création, par chaque AOM, d'un comité des partenaires**, regroupant les représentants des employeurs et les associations d'usagers qui sera consulté avant toute instauration ou évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place ou encore le taux du versement mobilité ;
- **La transformation du versement transport en versement mobilité** afin de permettre le financement des nouvelles mobilités. Il est conditionné à la mise en place d'un service régulier de transport public de personnes.
- La possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité **de mettre en œuvre et de financer**

**des services de mobilité à caractère social** et de verser des aides individuelles à la mobilité. Il s'agit notamment de sécuriser les AOM dans leur capacité d'intervenir sur le champ social, compétence assurée par les conseils départementaux ;

- **La possibilité, pour le maire ou le président de l'EPCI de proposer une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare** afin de favoriser leur transformation ;
- **L'établissement de plans de mobilité (PDM)**, plus fournis que les actuels plans de déplacements urbains (PDU). Ils devront traiter l'ensemble des mobilités actives et partagées et comprendront un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont associés à l'élaboration du plan et les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes donnent leur avis sur le plan de mobilité. Ils devront notamment poursuivre les objectifs de diminution de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et de préservation de la biodiversité ;
- L'habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de 24 mois pour instaurer à titre expérimental des mesures dérogatoires à la loi afin de réduire les fractures sociales et territoriales en favorisant **les expérimentations de solutions innovantes de mobilité proposant des solutions de mobilités en zones peu denses** ;
- **Le développement du covoiturage, dans les zones rurales ou périurbaines**, en donnant la possibilité aux AOM de pouvoir prendre part aux frais de covoiturage dans les limites des frais engagés par le conducteur ;
- **L'assouplissement des « 80km/h »** en donnant la possibilité aux présidents de conseils départementaux et aux maires de rehausser la vitesse maximale sur les routes dont ils ont la gestion, dans la limite de 10km/h et après une étude d'accidentologie. Cette décision s'appuiera sur un avis de la commission départementale de la sécurité routière, présidée par le préfet ;
- **La mise en œuvre de plusieurs mesures afin de rendre le permis de conduire plus accessible et moins cher** : utilisation accrue des simulateurs de conduite, mise en place d'un contrat-type, expérimentation d'une inscription directe de l'élève à l'examen pratique, etc.
- **La remise au Parlement d'une étude pour préparer le développement des trains d'équilibre des territoires (TET) ainsi que l'amélioration de l'offre de trains de nuit, d'ici juin 2020**. L'étude prendra en compte les perspectives offertes par un maillage européen cohérent des trains de nuit ;