

DISPOSITIONS DE LA LOM LIÉES À LA MOBILITÉ DURABLE : ANALYSE DU CVE

THEME	MESURE	NOTRE COMMENTAIRE
Gouvernance territoriale et territoires peu denses	#A0 Clarifier et simplifier les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour faciliter la prise de compétence en milieu rural/péri-urbain	<p>Le CVE constate la volonté de l'Etat de renforcer les AOM par le biais des régions et de couvrir l'ensemble du territoire français. Ces entités seront vraisemblablement amenées à travailler sur les enjeux de véhicules écologiques : infrastructures, stationnement, normes de circulation...</p> <p>A noter que, dans le cadre des activités du Club du Dernier Kilomètre de Livraison, le CVE travaille depuis plusieurs années avec le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports), qui fédère les AOM.</p> <p>Le CVE note qu'il est notamment prévu de créer un "observatoire des PDM piloté par le GART et ADEME, alimenté par les AOM qui assurent le suivi global de la mise en œuvre des PDM sur leur territoire".</p> <p>Pour rappel, dans le cadre des Assises de la Mobilité et des discussions relatives à la LOM, le CVE porte la proposition suivante : "Intégrer les objectifs de déploiement de réseaux d'avitaillement en énergies alternatives au sein des documents locaux d'aménagement"</p>
	#A1 Afin de couvrir l'ensemble du territoire par une autorité en charge des mobilités, à défaut de prise de compétence des EPCI, la Région devient AOM Régionale (AOMR) et étend ainsi sa compétence à la mobilité dans son ensemble (mobilités actives, nouveaux services à la mobilité, conseil en mobilité).	
	#A2 Le Préfet de Région organise une concertation avec la Région et les intercommunalités pour faire émerger le bon niveau de l'exercice de compétence à l'échelle de bassin de mobilité. Les EPCI sont incitées à prendre la compétence, seules ou en groupement en particulier autour des grandes agglomérations.	
	#A3 L'AOMR peut instaurer un Versement Mobilité (VM) pour les nouveaux services à la mobilité qu'elle met en place	
	#B1 L'AOMR, chef de file de l'intermodalité, met en œuvre des contrats opérationnels de mobilité, sur des bassins de mobilité qu'elle définit, avec les AOM présentes	
	#C1 Renforcer les plans de mobilité (PDM) pour les grands employeurs, privés et publics	
	#D3 Déployer les outils de planification des mobilités sur les territoires en intégrant les orientations de la stratégie nationale des mobilités	
Lutte contre les fractures sociales	#F10 Mettre en place un programme « Certificats d'économie d'énergie » centré sur l'accompagnement vers la mobilité durable des publics et territoires fragiles	<p>Le CVE souhaite s'assurer que le thème des mobilités durables sera intégré dans ces campagnes de communication.</p>
	#G2 Réaliser des campagnes de communication nationales sur la mobilité, en associant GART, UTP...	
Data / MaaS / innovations / véhicule autonome	#J04 Mettre en place des plateformes de données de l'information multimodale dans les régions et métropoles	<p>Le CVE souligne la pertinence d'inclure les données relatives aux emplacements des infrastructures de recharge en énergies alternatives (gaz, électricité, hydrogène) dans les informations relayées par les plateformes et les services de l'information multimodale.</p>
	#J07 Créer des services d'information multimodales dans les régions et agglomérations et assurer l'interopérabilité de ces services	
	#L01 Mettre en place un dispositif-cadre d'expérimentation, ouvert aux projets innovants dans le domaine des mobilités	
	#L02Bis Accompagner et favoriser l'innovation en faveur des mobilités	
	#L06 Lever les barrières juridiques sur la protection des données individuelles pour permettre la mise en œuvre de péages positifs (basés sur le volontariat des usagers, moyennant incitations)	<p>Le système des péages positifs semble être une solution efficace pour lutter contre la congestion et la pollution en zone urbaine. A ce titre, le CVE souligne la pertinence de permettre aux usagers de tous les véhicules écologiques et/ou utilisés en covoiturage de bénéficier du dispositif.</p>
	#M04 Créer un « forfait mobilité durable » pour les salariés du privé et du public afin de limiter les inégalités de transport entre les modes	<p>En l'état, ce "forfait mobilité durable" ne semble concerner que l'utilisation du vélo et la pratique du covoiturage. Le CVE propose de l'ouvrir aux énergies et technologiques alternatives.</p>
	#N03 Mettre en place une indemnité kilométrique co-voiturage et instaurer un plafond maximal d'exonération pour cette indemnité	<p>Le CVE propose de valoriser l'usage de véhicules à énergies alternatives en instaurant une indemnité kilométrique avantageuse.</p>
	#N04Bis Covoiturage et facilités de stationnement : Clarification des pouvoirs de police du maire pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage afin de permettre la mise en place de facilités de stationnement, leur contrôle et la sanction des contrevenants.	<p>Le disque vert est un outil qui permet d'identifier les véhicules écologiques et/ou utilisés en auto-partage et de leur offrir, à ce titre, 2h de stationnement gratuit. Le CVE propose d'intégrer ce dispositif dans le code de la route.</p>

Limiter l'empreinte environnementale	#N06 Voies réservées aux mobilités partagées et aux mobilités propres	Le CVE propose de ne pas limiter l'accès à ces voies aux seuls véhicules à très faibles émissions mais de l'ouvrir aux véhicules qui fonctionnent avec des technologies et énergies alternatives.
	#N07 Encourager les mesures commerciales des sociétés concessionnaires d'autoroutes visant à promouvoir le covoiturage sur le réseau autoroutier concédé	Pour rappel, dans le cadre des Assises de la Mobilité et des discussions relatives à la LOM, le CVE porte la proposition suivante : " Mise en place de tarifs préférentiels ou d'un crédit de télépéage sur autoroutes pour les véhicules utilisés en co-voiturage et/ou écologiques "
	#N15 Mettre en oeuvre des démarches de promotion des mobilités propres / partagées	
	#P01 Promouvoir le développement de la mobilité propre pour les véhicules particuliers, les VUL et les PL	Le CVE propose de ne pas fixer des objectifs uniquement sur les VE (la proposition mentionne une multiplication par 5 des immatriculations en 2025 par rapport à 2017), mais pour l'ensemble des énergies alternatives. En complément, toujours de façon à encourager le mix-énergétique, le CVE souhaite veiller à ce que ces énergies soient assurées de bénéficier d'une fiscalité avantageuse (ex: exonération TVS pour véhicules E85 ; gel fiscalité GPL...)
	#P03 Déployer progressivement, dans l'ensemble des agglomérations françaises, des zones à zéro ou très faibles émissions	Le CVE s'interroge sur la complémentarité des dispositifs envisagés vis-à-vis des vignettes Crit'air.
	#P11 Renforcer le contrôle du respect de l'ambition pour le renouvellement des voitures particulières de l'État et des collectivités	Le CVE propose de réintégrer les véhicules hybrides dans les champs des véhicules servant au renouvellement des voitures particulières de l'Etat et des Collectivités
	#P14 Instaurer des ambitions de renouvellement pour certaines flottes spécifiques (taxi/vtc, flottes d'entreprise) et mettre en oeuvre des dispositifs de contrôle.	Le CVE sera vigilant sur le fait que toutes les énergies alternatives soient prises en compte.
	#P15 Développer le réseau de recharge des véhicules électriques	Le CVE propose de trouver des solutions afin de faciliter les démarches et réduire les délais nécessaires au raccordement des bornes de recharge au réseau (comme c'est prévu pour le GNV - #P25).
	#P18 Accompagner le développement de l'hydrogène	Le CVE accompagne la filière pour le déploiement de l'hydrogène en France.
	#P19 Préciser le cadre législatif des nouveaux produits que sont les carburants alternatifs afin de pouvoir prendre les mesures réglementaires nécessaires	Le CVE s'interroge sur ce qui est entendu par "carburants alternatifs" et alerte sur le risque d'en donner une définition trop restreinte. Pour exemple, en 2015, l'ED95 ne figurait pas dans le tableau de nomenclature des carburants des douanes.
	#P21-1 Simplification du droit à la prise dans les copropriétés	
	#P21-2 Mesures relatives aux bâtiments, en faveur du déploiement des bornes de recharges électriques et du stationnement vélo	
	#P25 Faciliter le raccordement de stations GNV aux réseaux de gaz naturel	Le CVE soutient cette proposition et rappelle la pertinence de la décliner pour le raccordement des bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
#P26 Mettre en place des incitations fiscales pour réduire les émissions liées aux déplacements	Le CVE regrette qu'en l'état la mesure ne concerne que les véhicules électriques, et souhaiterait l'ouvrir aux autres énergies alternatives. En complément, dans le cadre des Assises de la Mobilité et des discussions relatives à la LOM, le CVE porte la proposition suivante : " Adapter le mode calcul de l'avantage en nature pour favoriser l'acquisition des véhicules écologiques (électrique, hydrogène, hybride, Hybride rechargeable, GPL, GNV et Superéthanol E85) et infrastructures de recharge électrique "	
Financement de la mobilité	#X04 Création de structures de projet permettant à des collectivités/à l'Etat de conduire des projets d'infrastructures financés au moyen d'une ressource affectée	Le CVE s'interroge sur la façon dont la ressource sera affectée.