



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**LOM 1 AN
et demi**

DES **AVANCÉES
CONCRÈTES**
POUR PLUS
DE **MOBILITÉ
AU QUOTIDIEN**





Un Français sur quatre a déjà renoncé à postuler à un emploi, faute de moyen de transport adapté.

Ce chiffre nous oblige. Il nous rappelle que **la mobilité est trop souvent empêchée**. Or, derrière la mobilité, il y a des opportunités. La mobilité sociale, par exemple, passe souvent par la mobilité géographique.

C'est l'engagement que la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, concrétise. Avec ce texte, **nous avons renforcé nos investissements et nos actions en faveur des mobilités du quotidien, propres, innovantes, dans tous les territoires**. Si les grands travaux d'infrastructures avaient prévalu jusqu'à présent, nous avons remédié au manque d'investissement sur cet échelon essentiel qu'est la mobilité de tous les jours.

En un an et demi, malgré le contexte de crise sanitaire, **la quasi-totalité (+90%) des dispositions de la loi sont applicables**. Fin des zones blanches de la mobilité, pistes cyclables sécurisées, arrêts de bus à la demande, création du forfait mobilités durables, accélération du déploiement des bornes de recharge, voies réservées au covoiturage, sécurisation d'investissements clés en faveur des déplacements de tous les jours: **ce que permet la LOM, ce sont autant de changements concrets dans la vie des Français.**



Jean-Baptiste Djebbari,
ministre délégué
chargé des Transports

ÉLÉMENTS DE CONSTAT

- 1/3 des émissions de CO₂ en France sont générées par les activités de transport.
- Plus de 1 Français actif sur 5 (21%) utilise exclusivement sa voiture pour aller sur son lieu de travail, bien que son trajet soit inférieur à 9 kilomètres.
- Près d'un quart des actifs déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer.

3 GRANDES PRIORITÉS

1. Pouvoir se déplacer dans tous les territoires
2. Garantir des mobilités vertes, inclusives et innovantes
3. Investir massivement pour les transports du quotidien

I - POUVOIR SE DÉPLACER DEPUIS ET VERS TOUS LES TERRITOIRES



UNE GOUVERNANCE RÉNOVÉE POUR MIEUX RÉPONDRE AUX ENJEUX TERRITORIAUX

La fin des zones blanches de la mobilité

En 2017, 80% du territoire n'était pas couvert par une autorité organisatrice des mobilités (AOM)

✓ **Des AOM sur 100% du territoire au 1^{er} juillet 2021**

La LOM encourage les communautés de communes à se doter de la compétence d'AOM, à défaut la région est compétente. Elles ont ainsi dû se prononcer avant le 31 mars 2021 et leurs communes membres le confirmer avant le 30 juin 2021. À défaut c'est la région qui sera AOM par substitution. Avant la LOM, 5% des communautés de communes étaient AOM ; avec la LOM ce sont 50% des communautés de communes qui se sont emparées de la compétence mobilité.

Schéma prise de compétence en pages 6 et 7

✓ **Un comité des partenaires dans chaque territoire pour associer l'ensemble des acteurs à la prise de décision.**

100% des AOM seront dotés de cet outil associant les usagers, les habitants et les employeurs.

POUR ALLER PLUS LOIN

La loi climat et résilience prévoit l'intégration d'habitants tirés au sort pour siéger dans les comités des partenaires.



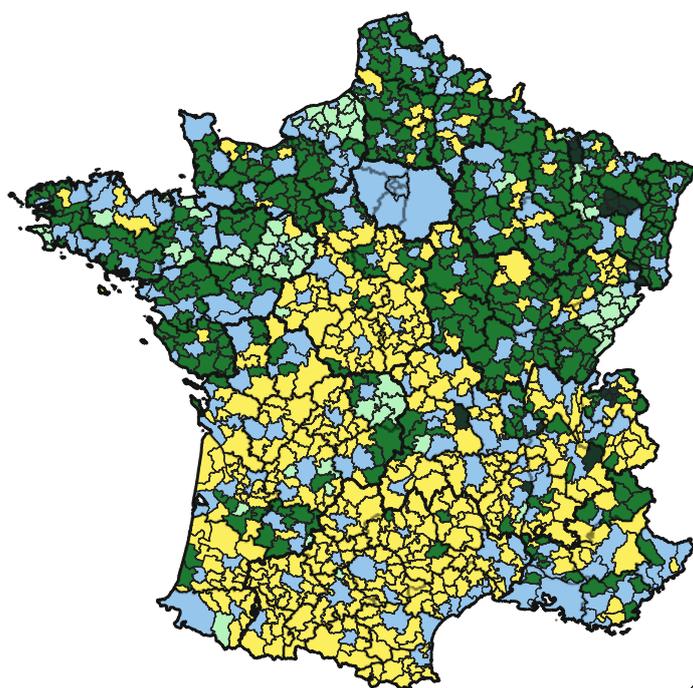
Prise de compétence AOM au 15 juillet 2021

Statut des Communautés de Communes

- CC AOM (au 1/7/2021)
- CC au sein d'un syndicat AOM
- CC demande le transfert
- Pas de transfert : la Région devient AOM locale

Statut des AOM (hors CC)

- AOM existante au 1er janvier 2021



Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 15/07/2021
AOM existantes : mise à jour Cerema du 01/01/2021

Des régions confortées dans leur rôle de cheffe de file de la mobilité

✓ Un rôle essentiel pour la mise en place de **contrats opérationnels de mobilité**, pour un partage d'expériences et projets entre plusieurs AOM locales.

En cours de réalisation par les régions

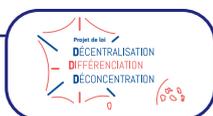
✓ **Réflexion sur des bassins de mobilités interrégionales.**

✓ **Un renforcement de leurs compétences en matière ferroviaire**, avec la possibilité de transfert de gestion des lignes et des infrastructures ferroviaires d'intérêt local.

Décret pris le 29 décembre 2020

POUR ALLER PLUS LOIN

Un complément sur ces transferts de voies ferroviaires est intégré dans le cadre du projet de loi 4D (article 9).



Des structures adaptées pour les grandes métropoles

• Paris - Île-de-France : clarification de la répartition des missions entre la RATP et Île-de-France mobilités.

En vigueur

• Lyon (Sytral) : l'ordonnance a été publiée le 8 avril 2021, le décret est à l'examen du Conseil d'État.

Création de l'établissement public au 1^{er} janvier 2022

• **Marseille** : rapport sur l'opportunité d'un établissement public de la mobilité.

Annonce du Président de la République le 3 septembre 2021

Une logique d'outils ad hoc pour mieux accompagner les grands projets

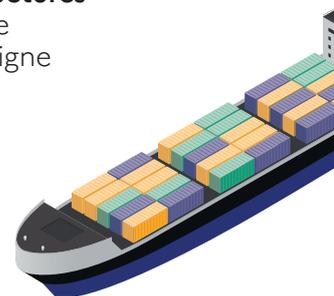
✓ **Haropa** : intégration des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris dans une structure intégrée. Il s'agit d'améliorer la compétitivité, de gagner des parts de marchés et d'inscrire les trois ports dans les flux logistiques mondiaux en confortant l'axe Seine.

Ordonnance prise en Conseil des ministres le 19/05, pour une création effective au 1^{er} juin 2021

✓ **Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE)** : transformation en établissement public local dédié à la réalisation de cet ouvrage au budget d'investissement considérable, qui fera appel à des techniques d'ouvrage avancées. Il garantit un partenariat étroit entre l'État et les collectivités territoriales, tout en ayant la capacité et les moyens de contribuer au développement des territoires et à la promotion commerciale du projet.

Effectif depuis le 1^{er} avril 2020

✓ **Projets de sociétés de financements pour accélérer la réalisation des infrastructures** (ex. : Grand Paris Seine Ouest / Ligne nouvelle Montpellier - Perpignan / Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur).



UNE OFFRE DE MOBILITÉ DENSIFIÉE ET ADAPTÉE

Des plans de mobilité adaptés pour chaque territoire



Les plans de mobilité (PDM) remplacent les actuels plans de déplacement urbain (PDU) : plus larges, ils permettent en particulier de prendre en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilités (vélo, covoiturage...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Les AOM des territoires de plus de 100 000 habitants ont l'obligation de le définir. Les autres peuvent faire le choix d'un PDM simplifié.

- > 20 territoires engagés dans une démarche de PDM simplifié, comme la communauté de communes Chinon Vienne et Loire pour accompagner la prise de compétence mobilité.
- > Des collectivités ou établissements publics s'engagent pour une mobilité solidaire, comme la plateforme mobilité dans le Puy-de-Dôme ou le service de location gratuit et solidaire mis en place par Pole emploi avec ses partenaires Wimoov et Mob'In.

PLUS D'INFOS

<https://tousmobiles-kit.com>

- > Aides aux personnes handicapées, comme la mise en place d'un tarif accompagnateur incitatif à Belfort ou encore à Lyon.

Une offre numérique plus accessible



100 % des informations transports accessibles en 1 clic : l'open data au service des mobilités

- > Plus de 450 jeux de données disponibles sur la plateforme transport.data.gouv.fr couvrant 90% de la population. Cela permet à des services numériques d'émerger ou d'élargir leur périmètre géographique pour les voyageurs qui cherchent à se déplacer de façon multimodale.



1 portail unique pour la multimodalité

- > Les services « Mobility as a Service » (MaaS) ont pour principe de permettre aux utilisateurs de rechercher un itinéraire mais également de pouvoir acheter « en un clic » l'intégralité du trajet sans avoir à aller sur les services de vente des différents opérateurs, dans un objectif d'inciter les modes de transports durables (ex. : expérimentation à Mulhouse).



Plateforme collaborative France mobilités

- > Près d'un millier de contributions pour faciliter les expérimentations et le passage à plus grande échelle des solutions innovantes de mobilité. www.francemobilites.fr

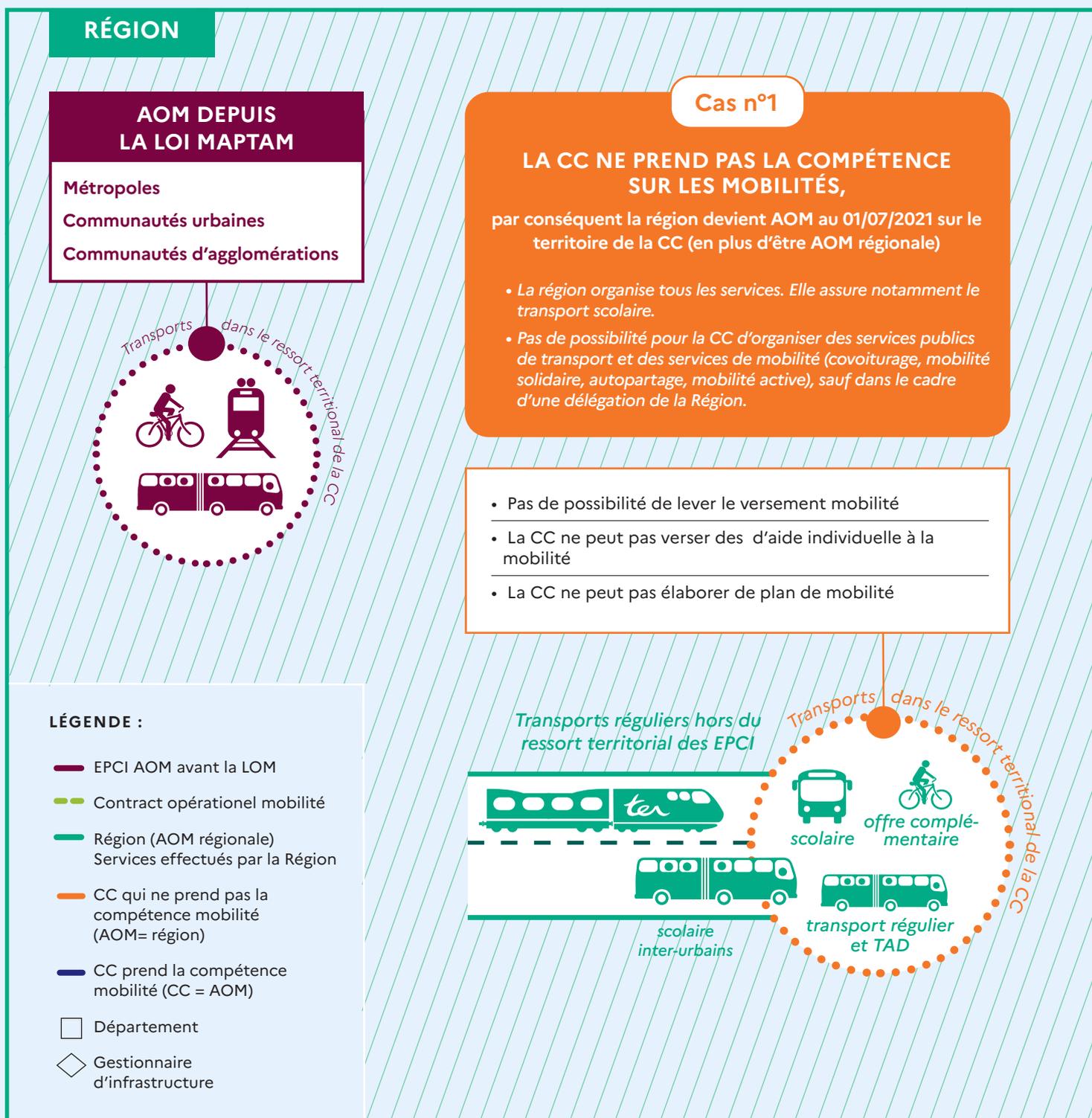


LA LOM : UNE NOUVELLE GOUVERNANCE

Positionnement des communautés de communes (cc) sur la compétence mobilité

Avant le 31/03/2021 :
La CC délibère pour prendre la compétence mobilité

Avant le 30/06/2021 :
Les communes membres de la CC ont 3 mois pour confirmer ce choix après notification de la délibération intercommunale



LOCALE POUR LES MOBILITÉS

Mise en place d'un contrat opérationnel mobilité

sur proposition de la Région, à l'échelle du bassin de mobilité



OBJECTIFS : coordination des services | maillage du territoire | mutualisation | partage d'expérience

RÉGION

Cas n°2

LA CC PREND LA COMPÉTENCE SUR LES MOBILITÉS

- La CC instaure un comité des partenaires. Elle est seule compétente pour élaborer un plan de mobilité
- La CC peut lever le versement mobilité si elle met en place un service régulier
- Les services communaux de mobilité préexistants sont transférés à la CC
- Les services régionaux qui dépassent le ressort de la CC sont de la compétence de la région, AOM régionale
- Les services régionaux réguliers, transports à la demande (TAD), scolaire intégralement dans le ressort territorial continuent d'être organisés par la région (hypothèse 1) sauf demande de transfert de la CC (hypothèse 2). Cette demande peut intervenir à tout moment après la prise de compétence ou même ne jamais intervenir

Hypothèse n°1

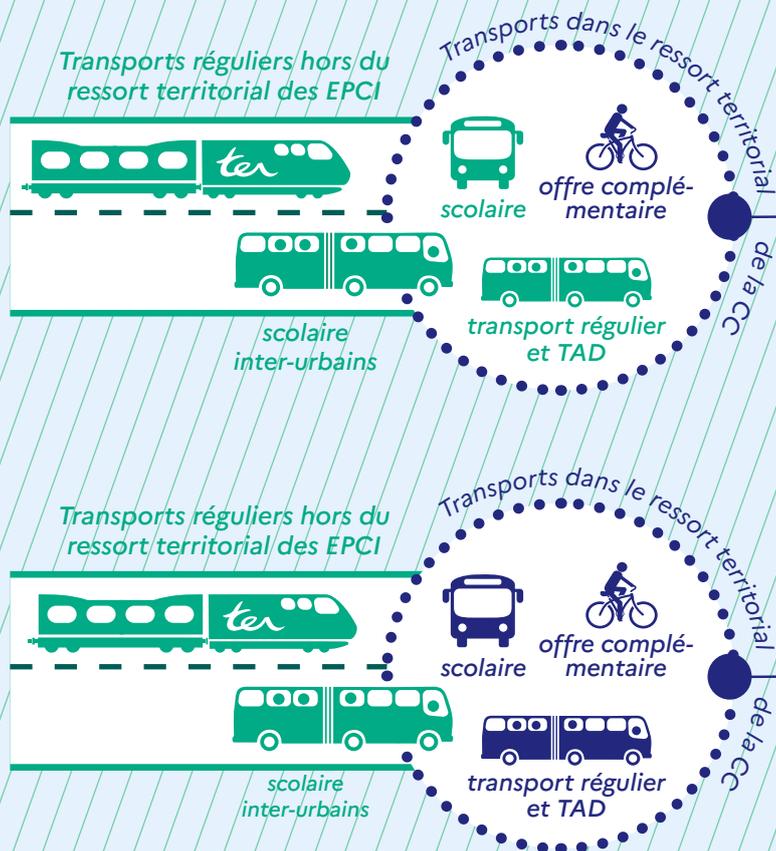
La CC ne demande pas le transfert des services régionaux

- La région continue d'organiser les services réguliers et de transports à la demande
- La région continue d'assurer l'organisation des services scolaires (la prise en charge des élèves n'est pas impactée)
- La CC peut mettre en place une offre de services (complémentaire de celle de la région)

Hypothèse n°2

La CC demande le transfert des services régionaux

- La CC prend une délibération pour demander le transfert
- Le transfert se fait pour tous les services organisés par la région dans un délai convenu avec elle (transfert financier)
- La région ne peut alors plus organiser des services dans le seul périmètre de la CC



II – GARANTIR DES MOBILITÉS VERTES, INCLUSIVES ET INNOVANTES



UNE PRATIQUE DU VÉLO DEMOCRATISÉE ET DES CYCLISTES MIEUX PROTÉGÉS

La création d'un fonds mobilités actives (350 M€ sur 7 ans)

INÉDIT

- ✓ 3 appels à projets terminés : 533 projets lauréats aux appels à projets pour un total de 214 M€ depuis 2018 (passerelles piétons vélos, sécurisation des franchissements de carrefour complexes...).
- ✓ ¼ de pistes cyclables supplémentaires sécurisées entre 2017 et 2020 (+10 000 km).

POUR ALLER PLUS LOIN

200 M€ prévus pour amplifier cet effort dans le plan de relance.

La loi climat et résilience votée à l'été 2021 prévoit un élargissement de la prime à la conversion (jusqu'à 1 500 €) aux vélos à assistance électrique et un renforcement du bonus (jusqu'à 1 000 €) pour les vélos-cargos. Elle renforce aussi le nombre de places sécurisées pour vélos dans les parkings relais.



La sanctuarisation d'emplacements de vélos dans le train, les gares et les cars

- ✓ Trains grandes lignes : 8 emplacements vélo minimum (trains d'équilibre du territoire, services librement organisés comme les TGV).
Décret publié en janvier 2021
- ✓ Trains express régionaux (TER) : 8 emplacements minimum également, avec possibilité de réduire jusqu'à 4 en fonction de la capacité d'emport des trains.
Décret publié en janvier 2021
- ✓ Cars : 5 emplacements minimum.
Décret publié en février 2021
- ✓ Gares : 100 000 emplacements pour le stationnement sécurisé des vélos à créer d'ici le 1^{er} janvier 2024.
Décret publié en juin 2021

Un marquage effectif des vélos neufs à partir du 1^{er} janvier 2021 et à partir du 1^{er} juillet 2021 pour ceux d'occasion.

- ✓ Le fichier national unique des cycles identifiés est en place. Six opérateurs de marquage ont été agréés. Fin août 2021, déjà plus de 735 000 vélos marqués pour renforcer la protection contre le vol.

L'obligation de signalisation des angles morts sur 100% des poids lourds au 1^{er} janvier 2021



DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS ADAPTÉES AUX BESOINS DES USAGERS



Pour une accélération du développement du covoiturage



Possibilité pour les collectivités de verser une aide incitative (juin 2020)

- > Plus de 30 territoires se sont lancés dans le versement d'une aide aux covoitureurs.
- > Depuis février 2021 et pour un an, la région Pays de la Loire indemnise intégralement les covoitureurs sur leurs trajets domicile-travail.



Développement des voies réservées.

- De premières réalisations concrètes
- > Septembre 2020 : sur l'A48 près de Grenoble sur un linéaire de 8 km environ
 - > décembre 2020 : routes métropolitaines 6 et 7 dans la traversée de Lyon mises en service par la métropole



Construction de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien (avec le Cerema, l'Ademe, le Gart et les services de l'État). Cet outil permettra de suivre l'évolution des pratiques et d'évaluer l'impact des mesures prises.

Lancement prévu fin 2021



POUR ALLER PLUS LOIN

La loi climat et résilience prévoit de favoriser le développement des parkings-relais aux entrées des agglomérations et l'expérimentation systématique de voies réservées aux abords des zones à faibles émissions.



La création d'un forfait mobilités durables (FMD), accessible à tous les salariés !

Possibilité pour l'employeur de prendre en charge les frais de déplacements domicile travail de leurs salariés effectués en vélo en covoiturage, en tant que conducteur ou passager, ainsi qu'en transports publics (hors abonnement déjà pris en charge à 50% par l'employeur) et autres services de mobilité partagée (comme les trottinettes électriques en libre-service). Mise en place pour les agents de l'État et ouvert à tous les employeurs des secteurs public et privé.

Décrets du 9 mai 2020 et du 9 décembre 2020

SELON LE BAROMÈTRE DU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES (AVRIL 2021), 30% DES EMPLOYEURS SONDÉS (PANEL D'INITIÉS) ONT MIS EN PLACE LE FMD



POUR ALLER PLUS LOIN

Augmentation du plafond d'exonérations du FMD à 600€ dans le secteur privé grâce à la loi climat et résilience.



La création d'arrêts de bus à la demande

Pour gérer de façon simple les réseaux et sécuriser les déplacements en soirée, plus de 15 villes proposent la descente à la demande sur une ou plusieurs lignes, comme Bordeaux, Le Mans, Lille, Strasbourg, voire sur la totalité de leur réseau, à Amiens, Grenoble, Lyon, Orléans, Pau. En Île-de-France, une soixantaine de lignes offrent ce service. Trois villes en expérimentation : Rouen, Rennes, Béziers.

Guide publié sur www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20-%20Descente%20busv2.pdf

Un renforcement du maillage en bornes de recharge électrique sur le territoire : objectif 100 000 bornes d'ici 2022



La loi d'orientation des mobilités prévoit plusieurs dispositions en faveur du déploiement des bornes de recharge.

- > *L'extension et la simplification du droit à la prise afin de faciliter l'accès à un point de charge dans les copropriétés.*
- > *Le renforcement des exigences de prééquipement en bornes dans les bâtiments et d'équipement.*
- > *L'augmentation du taux maximum de prise en charge des coûts de raccordement au réseau électrique par la puissance publique (de 40% à 75%) pour les points de charge ouverts au public jusqu'à fin 2021.*
- > *La possibilité pour les collectivités locales d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouverts au public et ainsi maintenir les aides publiques nationales.*



Aujourd'hui : 45 000 points de charge ouverts au public dont 164 aires de services sur autoroutes => Cela représente un total de 710 000 bornes en France (ouvertes au public, au domicile, en entreprise).



POUR ALLER PLUS LOIN

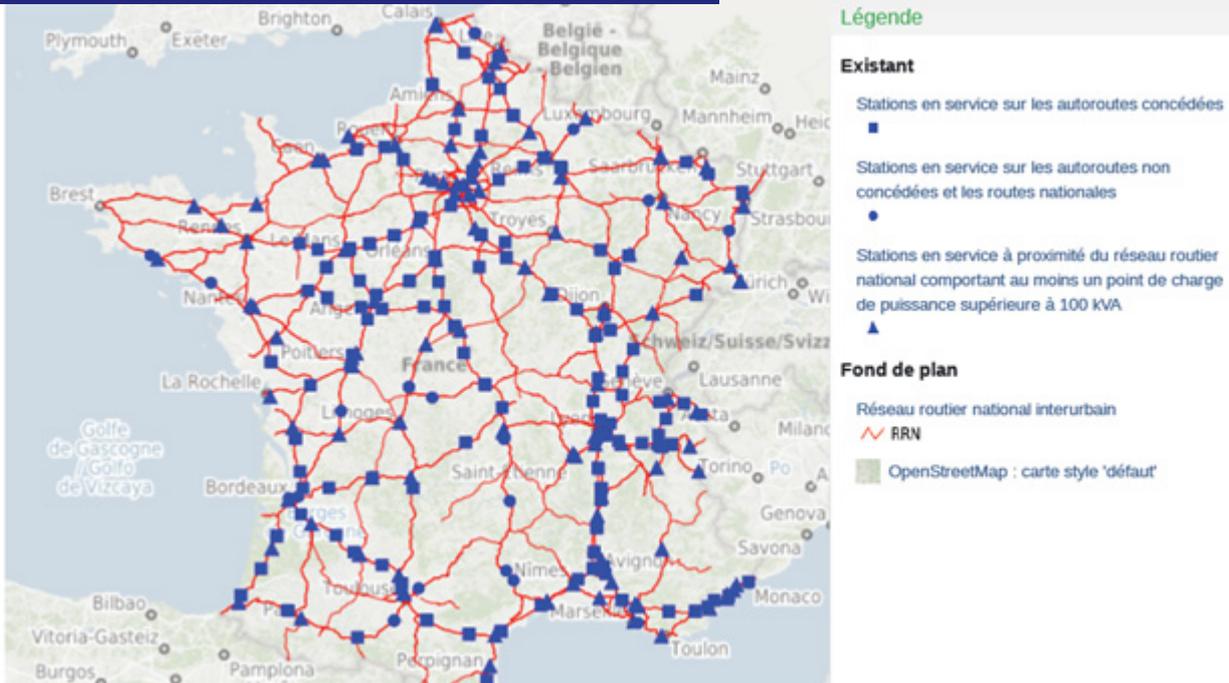
100 M€ prévus dans le plan de relance pour installer des bornes de recharge très rapides dans toutes les stations-services du réseau autoroutier + Triplement des aides pour l'installation de recharge classique en voirie et au supermarché (les aides varient de 2 000 à 9 000€ par point de charge selon la puissance).

Trois mesures complémentaires dans la loi climat et résilience

- *Facilitation de l'installation de recharge à domicile en résidentiel collectif, en passant le vote à la majorité simple et en permettant un préfinancement à 100 % par le réseau public.*
- *Obligation d'installation de bornes sur les parkings gérés par les collectivités ou régis par des marchés publics.*



Stations de recharge pour véhicules électriques sur les autoroutes et les routes nationales pour l'été 2021





UNE ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION DU PARC AUTOMOBILE

Une transition progressive du parc professionnel vers des modèles de véhicule à faibles émissions

- ✓ **Flottes publiques de l'État et de ses établissements publics** - OBJECTIF : 50% de véhicules propres lors du renouvellement du parc

 - > 2019 : 14% des véhicules acquis étaient à faibles émissions
 - > 2020 : 40% des véhicules entrés dans le parc sont à faibles émissions
- ✓ **Flottes publiques des collectivités locales** - OBJECTIF : 30% du renouvellement à partir du 1^{er} juillet 2021
- ✓ **Flottes des grandes entreprises (>100 véhicules) et des loueurs** - OBJECTIF : 10% du renouvellement

 - > En 2020, 10,8% des voitures particulières immatriculées en location longue durée sont à faibles émissions (données SesamIld)
- ✓ **Objectif fin de vente des véhicules légers à énergie fossile en 2040.**

Soutenir et faciliter l'innovation : pour de vrais services de mobilité autonome

- ✓ **Environ 120 expérimentations aujourd'hui**, notamment via le programme national d'expérimentations coordonnées (EVRA), navette autonome au plateau de Saclay depuis la gare RER de Massy, droïdes logistiques à Montpellier...
- ✓ **La LOM permettra de dépasser le stade des expérimentations en mettant en place un cadre législatif pour le déploiement du véhicule autonome avec notamment deux axes.**

 - > Les conditions de circulation des véhicules et le régime de responsabilité appliqué.
 - > Encadrement de l'accès aux données des véhicules autonomes.

Ordonnances et décrets d'application publiés

POUR ALLER PLUS LOIN

En 2020, plus de 100 000 bonus écologiques ont été accordés pour des voitures particulières. 845 000 primes à la conversion accordées depuis le début du quinquennat pour presque 2 milliards d'euros.

Renforcement de tous ces objectifs dans la loi climat et résilience pour atteindre 70% de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes en 2030 (État, collectivités, entreprises) selon des trajectoires adaptées.

Complément de la LOM - Ajout dans la loi climat et résilience d'un objectif de fin de vente des poids lourds majoritairement à énergie fossile en 2040.

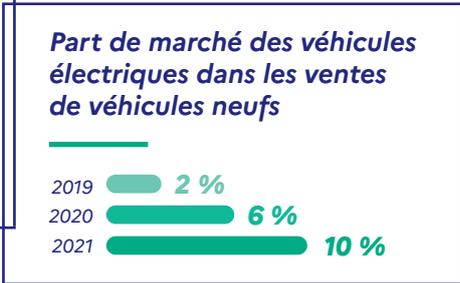


POUR ALLER PLUS LOIN

Le député Damien Pichereau s'est vu confier une mission parlementaire sur les perspectives de partenariats européens en matière de conduite automatisée et connectée dans le cadre de la stratégie nationale véhicule autonome, animée par Anne-Marie Idrac et présentée le 15 décembre 2020.

POUR ALLER PLUS LOIN

Réactualisation le 20 décembre 2020 de la stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée.





DES AVANCÉES POUR UNE RÉDUCTION DE LA POLLUTION DUE AUX TRANSPORTS ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR



La mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) pour un air plus respirable

10 métropoles françaises concernées par la mise en œuvre obligatoire d'une ZFE
Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020

Zones concernées : Grand Paris (déjà mise en place) incluant Paris (déjà mise en place), métropole de Grenoble (déjà mise en place), Grand Lyon (déjà mise en place), métropole de Rouen (déjà mise en place), Eurométropole de Strasbourg, Montpellier métropole, Toulouse métropole, métropole de Nice, métropole de Toulon et métropole Aix-Marseille.



POUR ALLER PLUS LOIN

La loi climat et résilience prévoit la mise en place de ZFE-Mobilité dans toutes les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024 (35 ZFE en plus).

Mise en place d'aides à la conversion boostées dans les ZFE (+1 000 €)

Microcrédit pour aider les ménages les plus modestes (+ 5 000 €)

Expérimentation prêt à taux zéro dans les ZFE



Un objectif prioritaire : la neutralité carbone en 2050

La stratégie nationale bas-carbone a été révisée en 2019. Elle fixe les objectifs pour décarboner notre économie, où les transports prennent une part significative.

- > Réduction de 37,5 % des émissions de GES à l'horizon 2030 et de 75 % à l'horizon 2050 (par rapport à 1990).
- > Interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040 (aides au renouvellement du parc, prime à la conversion) et au développement des véhicules électriques.
- > Décarbonation complète du transport terrestre en 2050.



POUR ALLER PLUS LOIN

La loi climat et résilience prévoit la fin de vente des véhicules émettant +95g CO₂/km en 2030.

La loi climat et résilience prévoit la fin de vente des poids lourds majoritairement à énergie fossile en 2040. Cela vient compléter les avancées de la LOM.



À NOTER
 GRÂCE À L'ACTION
 DU GOUVERNEMENT,
**LES ÉMISSIONS
 DE CARBONE ONT BAISSÉ
 DE 1,7 % EN 2019**
 (1,5 % INITIALEMENT PRÉVUS)

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS

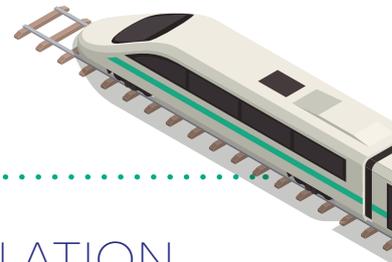
Une ouverture à la concurrence, tout en garantissant les droits des salariés

- ✓ **RATP** : définition d'un cadre social de haut niveau adapté à l'ouverture à la concurrence du réseau bus de la RATP au 1^{er} janvier 2025 (*cadre social territorialisé = un cadre spécifique d'organisation du travail adapté à l'exploitation en zone hyperdense de Paris et petite couronne*).
Décret du 16 avril 2021

définition des modalités de transfert des salariés et des modalités de maintien de leur rémunération.

Décret du 30 juillet 2021

- ✓ **Ferroviaire** : poursuite de la dynamique de construction d'un cadre social de haut niveau pour la branche ferroviaire.
Décret du 25 août 2021
- ✓ **Réseau Optile** (hors RATP IDF) : sécurisation du transfert de personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence d'Optile pour les salariés et les exploitants aujourd'hui opérationnelle à la suite de la conclusion de l'accord de branche du 21 octobre 2020 pris en application de la loi qui a été étendu à toutes les entreprises de la branche.



CONSTRUCTION D'UN MODÈLE DE REGULATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE INNOVANT DANS LE SECTEUR DES PLATEFORMES DE LA MOBILITÉ

Renforcer les obligations des plateformes de la mobilité envers leurs travailleurs

- ✓ Possibilité pour le travailleur de choisir ses plages horaires d'activité et ses périodes d'inactivité et de se déconnecter durant ses plages horaires d'activité sans risque de sanction.
- ✓ Communication par la plateforme au travailleur avant chaque proposition de prestation du prix minimal garanti et de la distance.
Décret du 26 octobre 2020
- ✓ Structuration du social dans les secteurs des VTC et des livreurs type Deliveroo : représentation, instance de dialogue entre plateformes et organisations des travailleurs indépendants, élection nationale pour leurs représentants, création de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi...
Ordonnance du 21 avril 2021

- ✓ Publication par la plateforme d'indicateurs d'activité (revenus et durée du travail)
Décret du 22 avril 2021

Améliorer la régulation des plateformes de livraison

- ✓ Encadrement de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique opérant dans le transport routier de marchandises ou dans le transport public occasionnel de passagers, afin de lutter contre l'exercice illégal de la profession et la concurrence déloyale en ligne, et de renforcer les droits des consommateurs. (ex. : livraison à domicile, voyages touristiques...)
Ordonnance du 21 avril 2021



III – DES INVESTISSEMENTS CLÉS POUR LES TRAJETS DE TOUS LES JOURS



UNE PROGRAMMATION EXCEPTIONNELLE POUR DES INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES

✓ **13,4 Md€ dans les infrastructures pour la période 2019-2023, soit une augmentation de 40% par rapport à la période 2013-2017**

✓ **Une orientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien**

- > Entretien des réseaux existants
- > Désaturation des grands nœuds ferroviaires
- > Accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux
- > Développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien
- > Renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises



POUR ALLER PLUS LOIN

Près de 11 Md€ dans le plan de relance en faveur des transports, sur la période 2020-2022, soit presque autant que la LOM. Le plan de relance est un amplificateur de la trajectoire de la LOM. Des investissements inédits et une priorité confirmée pour le ferroviaire (40% des investissements) et les mobilités du quotidien !

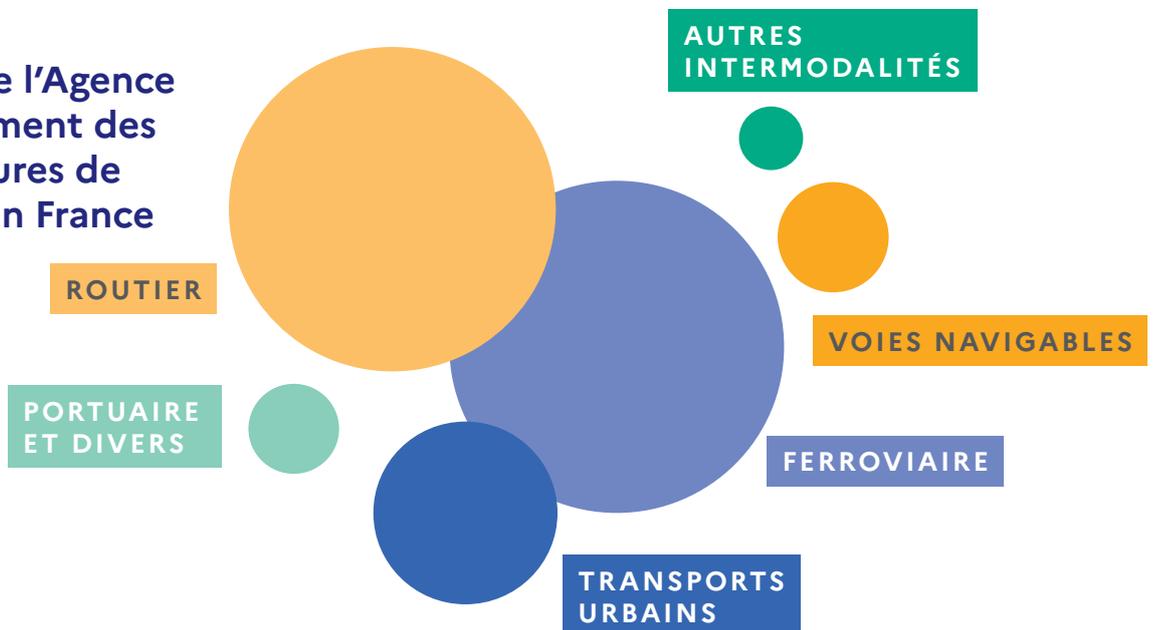
- 4,9 Md€ soutien au ferroviaire
- 1,2 Md€ mobilités du quotidien ==> soit un doublement des investissements LOM sur 10 ans
- 2,7 Md€ conversion du parc automobile
- 550 M€ infrastructures routières, ouvrages d'art, voies réservées et bornes électriques
- 400 M€ portuaire, maritime et fluvial
- 1,6 Md€ pour l'avion vert



AVEC LES BUDGETS 2019, 2020 ET 2021 VOTÉS, DÉJÀ 8 MD€ ENGAGÉS

Dépense de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France

sur la période 2019-2023



DE NOUVELLES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

De nombreux axes en lien avec les priorités fixées par le ministre, dont :

- ✓ Une stratégie nationale pour le fret ferroviaire ambitieuse, avec un rapport remis au Parlement à la rentrée 2021, pour doubler la part modale du rail d'ici 2030

POUR ALLER PLUS LOIN

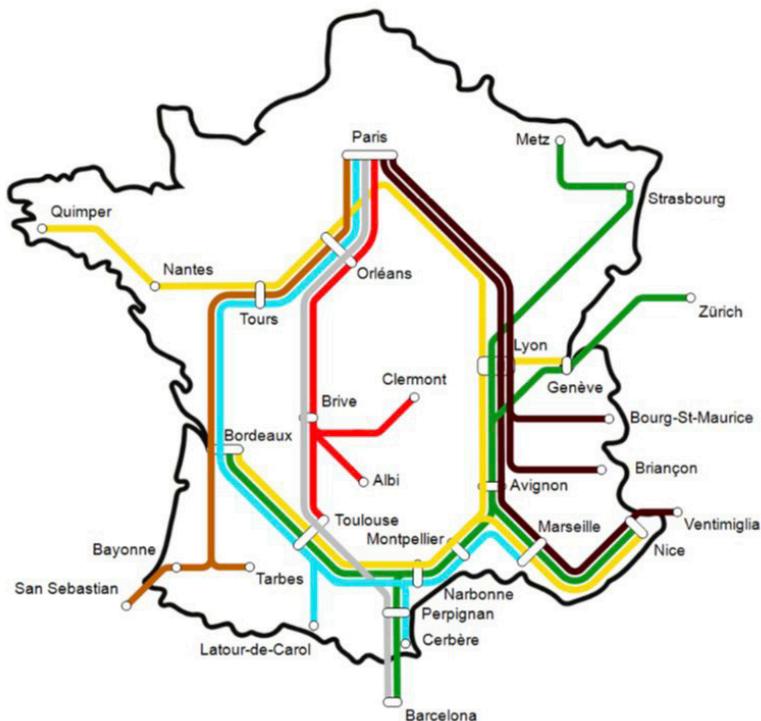
250 M€ dans le plan de relance pour créer 3 autoroutes ferroviaires et +170 M€ dans le PLF 2021 pour aider les opérateurs.



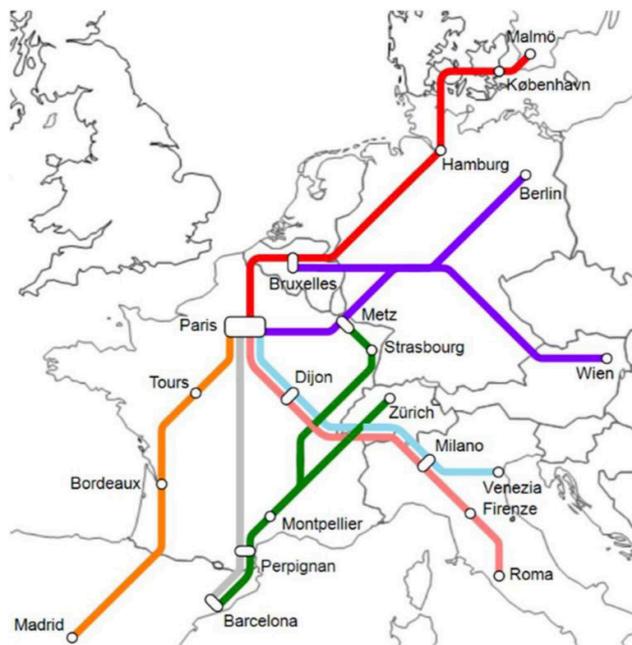
- ✓ Une relance des trains de nuit et lignes TET, avec un rapport remis le 21 mai 2021 au Parlement.

POUR ALLER PLUS LOIN

100 M€ dans le plan de relance pour rouvrir 2 nouvelles lignes (Paris-Nice en mai 2021 et Paris-Tarbes avec prolongement vers Hendaye en haute saison d'ici 2021).



Lignes de train de nuit intérieures envisagées - Été



Lignes de train de nuit internationales envisagées

✓ Des innovations territoriales à accompagner, avec la création de **France mobilités**

www.francemobilites.fr

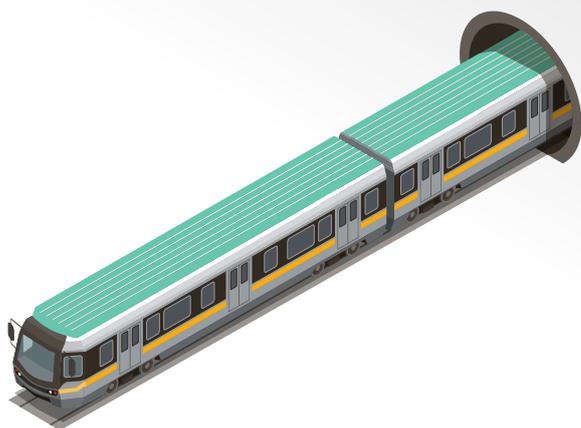
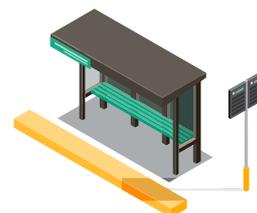
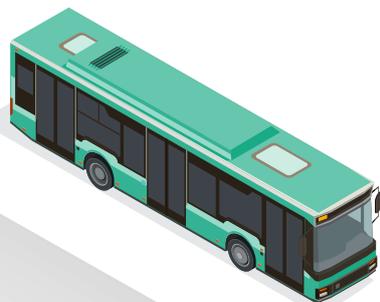
POUR ALLER PLUS LOIN

Lancement en juillet 2021 d'une **Agence de l'innovation dans les transports**, qui aura vocation à structurer une politique à réussir dans le domaine des transports.

✓ La poursuite du soutien financier de l'État en faveur du développement des infrastructures de transports en commun

POUR ALLER PLUS LOIN

Le 4^e appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre et des pôles d'échanges multimodaux, doté de 900 M€, a été lancé en décembre 2020. 200 candidatures ont été déposées à l'échéance de fin avril 2021 ; les résultats seront annoncés avant l'automne 2021.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*