



UN  SUR...

# La loi d'orientation des mobilités 2019

Analyse et impacts  
sur l'écosystème  
des transports



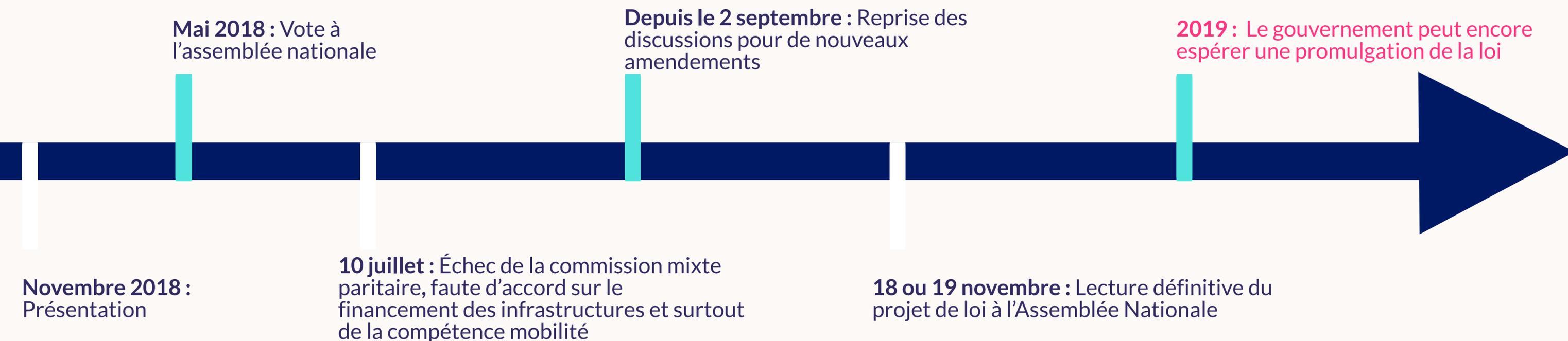
By  thinkmarket

# La loi d'orientation des mobilités (LOM) deviendra le nouveau cadre général des politiques de mobilités



## ➤ Un contexte juridique qui s'inscrit dans la durée

1. **Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)** : cadre juridique datant de **1976** qui régit l'ensemble des mobilités sur le territoire
2. **Loi d'orientation des mobilités (LOM)** : projet de loi phare de la **présidence Macron**, qui vise à se substituer à la LOTI



➤ Des chiffres qui font état de l'importance cette loi

13,7

milliards  
d'euros

Somme que le gouvernement a  
prévu de consacrer au  
financement des  
infrastructures de transports  
entre 2018 à 2022



191

articles

Après l'examen des deux  
chambres du Parlement



160

amendements  
déposés



# Une loi qui doit répondre aux problématiques actuelles et futures de mobilité



➤ De forts enjeux pour le secteur auquel le cadre juridique actuel (loi LOTI) n'est plus adapté



Développer des **micro mobilités** et des formes de mobilité alternatives à la voiture individuelle (**covoiturage, autopartage**, etc)



S'assurer de la contribution du secteur des transports à l'objectif de réduction des **émissions de CO2 initié en 2015 avec la COP21** (ndlr : alors que les émissions du secteur repartent à la hausse)



Lutter contre les zones **blanches** de mobilité



Régir et encourager le développement des **grandes transformations technologiques du secteur** (véhicule autonome, open data pour améliorer la mobilité du quotidien)



# La LOM repose sur 4 piliers avec quelques mesures phares



## Améliorer l'accessibilité des transports sur l'ensemble du maillage territorial



Remettre en état les réseaux existants et mettre en place de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires

Fortes augmentations des investissements publics (+31 % sur la prochaine décennie pour le routier et +50% par an par rapport à 2018 pour le ferroviaire)



Lutter contre les zones blanches de mobilité

Obligation pour les entreprises de plus de 50 salariés d'avoir un plan mobilité pour faciliter les déplacements domicile-travail (avec incitation de l'état de favoriser le covoiturage ou le vélo)

Faciliter l'obtention du permis de conduire, ouvrir à la concurrence le marché des pièces détachées, élargir les « bus scolaires » à d'autres populations, ...

## Engager la transition vers une mobilité plus propre

Accompagner les changements de comportement de mobilité



Fixation d'un objectif de réduction de 37,5% des émissions de CO2 d'ici 2030 :

- Interdiction des ventes de voitures neuves utilisant des énergies fossiles d'ici 2040
- Plébiscite du covoiturage (mise en place de voies réservées, financement par les entreprises, ...) et de l'auto-partage
- Mise en place d'un plan vélo visant notamment à améliorer les infrastructures en ville et aux abords des gares
- Obligation des agglomérations de plus de 100 000 habitants à mettre en œuvre des plans d'actions permettant de respecter les normes de qualité de l'air au plus tard en 2025

Accélérer le développement des véhicules électriques



Favoriser les zones à faible émission

Proposer une prime à la conversion renforcée pour les ménages les plus modestes

## Réorganiser les autorités détentrices de la compétence mobilité

Proposer un nouveau principe de subsidiarité pour l'attribution de la compétence mobilité



Exit le "droit aux transports" et place au "droit à la mobilité" pour mieux prendre en compte les nouvelles formes de mobilité

Les communes auront la compétence de mobilité de fait, mais pourront la confier à la région si elles ne souhaitent pas en bénéficier

L'autorité organisatrice pourra prendre des mesures propres à son territoire, en particulier sur de nouvelles formes de mobilité (création de voies de circulation dédiées au covoiturage, fixation de critères à respecter pour les opérateurs de micro-mobilité, création d'emplacements réservés à l'auto-partage, ...)

## Accélérer le développement des nouvelles mobilités et de la multimodalité

Proposer un cadre législatif pour ouvrir les données de transport



Obligation de partage des données pour tous les modes de transports

Les autorités organisatrices devront s'assurer qu'une application multimodale, au mieux s'inscrivant dans le **Mobility as a Service (MaaS)\***, soit disponible sur leur territoire

Possibilité pour les entreprises privées de commercialiser d'autres services de transport que les leurs sur leurs applications

Favoriser le développement des véhicules autonomes



Créer le cadre légal pour favoriser la circulation des véhicules autonomes (autorisation prévue dès 2020 pour les navettes collectives et dès 2022 pour les véhicules particuliers)

Mise en place d'une enveloppe de 42 millions d'€ pour financer les expérimentations

\*Services d'information et de billettique multimodale



# La LOM va impacter directement les entreprises particulièrement sur deux volets de la mobilité



## Toutes les entreprises

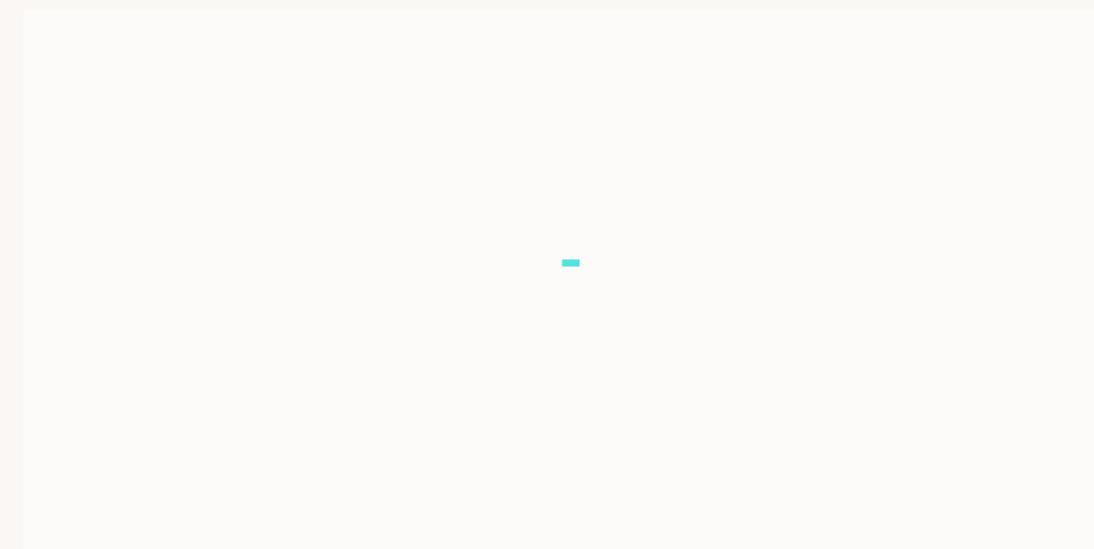
## Focus sur les entreprises du secteur

### Une mobilité propre et durable, avec notamment l'électrification des véhicules

- Les entreprises de plus de 50 salariés devront proposer un plan de mobilité à leurs salariés pour améliorer les déplacements des collaborateurs et réduire les émissions polluantes
- Mise en place du forfait mobilité durable (facultatif), cumulable avec la prise en charge des transports en commun
- Mise en place de quotas de véhicules à faibles émissions\* dans les renouvellements des flottes (quotas progressifs de 10% en 2022 à 50% en 2030)

- Pour les entreprises dont le cœur de métier est la gestion de flottes de véhicules (loueurs, taxis/VTC, transports de marchandise), la mise en place des quotas de véhicule à faibles émissions aura un impact non négligeable
- Les quotas s'appliqueront sur les véhicules utilitaires légers à partir de 2023 mais les poids lourds ne sont pour le moment pas concernés

### Le partage des données et les incitations au MaaS



- **Obligation de partage des données théoriques** (itinéraires de lignes, horaires, tarifs, plans de maintenance du matériel, ...) et **des données temps réel** (disponibilité des modes de transport, horaires temps réel, perturbations, ...) pour tous les modes de transports
- De même, les entreprises privées pourront commercialiser d'autres services de transport que les leurs sur leurs applications, sans obligation de proposer toute l'offre de transport disponible comme cela était prévu. Cela sous-entend la possibilité d'intégrer des systèmes de billettique tiers à son application

\* Définition des véhicules à faibles et très faibles émissions ici



# La LOM vient challenger les entreprises du secteur, en particulier sur le volet data



## Risque de désintermédiation

- Des nouveaux entrants pourraient s'inscrire comme acteurs majeurs du Mobility as a Service jusqu'à désintermédier complètement la relation entre les usagers et les opérateurs de transport, voire même s'accaparer l'organisation des mobilités sur les territoires (commercialisation des titres, fixation des prix, horaires, ...)
- D'autant plus qu'un acteur comme UBER, en tant que VTC, n'est pas soumis à cette obligation de transparence alors que ce sont ces mêmes acteurs qui ont pour vision de devenir des plateformes de transport multimodales en mode MaaS  
[UBER transit à Denver aux Etats-Unis : partenariat entre UBER et MOOVIT pour l'intégration du réseau de transport public local dans l'application UBER](#)



## Forts enjeux d'utilisation et de partage des données

- Les acteurs historiques ont, eux, de forts enjeux de normalisation et d'accessibilité de leurs données
- À l'inverse, la question de l'interopérabilité avec les systèmes d'information tiers pour offrir un niveau de service équivalent ou supérieur aux spécialistes de la data se pose déjà. C'est le cas en particulier pour l'intégration des systèmes de billettiques tiers à des plateformes existantes
- L'intégration de toute l'offre de transports disponible dans une seule application est un immense défi technique que seuls les grands groupes et les géants de la *tech* semblent en position de relever



## Impacts sur les business models

- On peut s'attendre à une hausse de la pression concurrentielle pour des acteurs dont le business model repose sur la valeur des données d'usage de leurs utilisateurs (ie : [Waze](#) ou [Moovit](#))
- De même, le partage systématique des données et le passage à une offre de transports en tant que services personnalisés et à la demande contraint les acteurs historiques à réinventer leurs modèles économiques
- Outre l'aspect data, l'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France vient briser le monopole dont bénéficiait le groupe RATP



# La LOM peut néanmoins rebattre les cartes du MaaS en incitant les acteurs historiques à se réinventer



## Hausse de la fréquentation des transports publics

- Les opérateurs de transports publics pourraient bénéficier d'une hausse de la fréquentation de leurs infrastructures
- Cela serait en particulier permis par le report modal induit par :
  - l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport avec le développement de la multi-modalité avec pour clé de voûte le réseau de transports publics
  - l'amélioration de l'expérience utilisateur (*et in fine de l'expérience voyageur*)



## Opportunités de nouveaux produits et services

- La LOM contraignant les territoires à proposer des applications multimodales intégrant tout ou partie de l'offre de transport disponible, les acteurs ayant une empreinte nationale ont probablement intérêt à proposer une offre MaaS, comme le fait déjà SNCF
- Nouvelles perspectives de développement pour ces acteurs qui pourront s'inscrire en tant qu'acteur incontournable de la mobilité, tant dans les zones urbaines que les zones rurales (mise en place de transports à la demande...)
- Ce sont de nouveaux leviers de valeur à la portée des acteurs historiques capables d'investir massivement pour développer de nouveaux produits et services



## Elargissement des domaines d'activité des acteurs historiques

- La LOM suggère une baisse des barrières à l'entrée sur des domaines d'activité clés de la mobilité tels que l'accès et le traitement des données de transport ainsi que la commercialisation des titres de transport
- Les acteurs historiques peuvent déjà s'appuyer sur des spécialistes de la data ou des véhicules autonomes pour les aider dans leur démarche d'innovation  
[Whim et Transdev dans le MaaS](#)  
[Keolis et Navya pour les navettes autonomes](#)



# La LOM est controversée car parfois imprécise ou omettant des enjeux majeurs pourtant très présents dans le débat public



1

La feuille de route sur le développement des véhicules autonomes occulte certains enjeux-clés, à l'image notamment des différents niveaux d'automatisation. La loi sera complétée par des ordonnances sur ce sujet.

2

Les dispositions concernant la transition écologique reflètent des objectifs peu ambitieux et à très long terme. Des enjeux fondamentaux sont ignorés, tels que la pollution liée au transport de marchandises ou le transport aérien. Le secteur du transport est pourtant le plus émetteur de CO2 (38,1% en France en 2018).

3

Certains lui reprochent l'absence d'un volet social prenant en compte les bouleversements sociétaux liés aux nouvelles générations de technologies numériques (*en particulier l'intelligence artificielle*) de même que les pratiques de dumping social et le non-respect des réglementations sociales françaises (ndlr : *l'uberisation* des travailleurs du transport).

4

La politique industrielle dans le domaine de la mobilité est presque ignorée, alors que le développement des filières de nouvelles technologies liées au transport aurait mérité une place centrale dans le projet de loi (en particulier la production de batteries dont, par exemple, la Chine est le premier producteur et exportateur).



# Concernant la multi-modalité et le développement des véhicules autonomes, des expérimentations sont déjà en cours et n'ont pas attendu le nouveau cadre législatif de la LOM



## Les véhicules autonomes

16 expérimentations menées par les consortium SAM (Sécurité et acceptabilité de la conduite et de la mobilité autonome) et ENA (expérimentations de navettes autonomes) vont être mises en place :



Des véhicules connectés, autonomes et à la demande pour des trajets personnalisés

Un loueur de véhicules semi-autonomes



Des véhicules connectés, autonomes et à la demande pour des trajets personnalisés

## Le MaaS

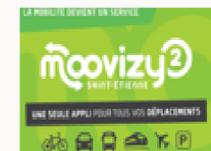
**Assistant SNCF - Transports** : l'objectif de cette application est de permettre aux clients de réserver et de payer, non seulement leurs billets de trains, mais également leur billets de bus, de tram ou tout autre type de transports (comme les VTC ou les autocars, par exemple). A Strasbourg, l'application permet déjà d'acheter des billets de bus et de tramway



**Lancement de l'application Tac Mobilités à Annemasse et Genève par la RATP** : application de recherche d'itinéraire intelligent regroupant transports en commun, covoiturage, taxi et place de parking. Cette application a pour but d'être enrichie pour permettre aux clients de faciliter leurs déplacements



Programme MaaS Korrigo en Bretagne



Moovizy 2 à Saint-Etienne



# Retrouvez Thinkmarket sur :



Pour en savoir plus : [www.itstimetoshift.consulting](http://www.itstimetoshift.consulting)