

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
et solidaire

Transports

**Projet de loi
d'orientation des mobilités**

NOR : TRET1821032L/Rose-1

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités pour offrir à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui.

La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle, ...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine.

Pourtant, notre politique des mobilités n'est aujourd'hui plus adaptée aux attentes des citoyens et des territoires. Elle est confrontée à trois grands défis qui appellent à agir en profondeur.

Le premier de ces défis est le manque de solutions de mobilité, qui est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires : quand 80% du pays n'est couvert par aucune autorité organisatrice par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c'est le sentiment d'une assignation à résidence qui s'est installé, et même d'abandon pour beaucoup de territoires. Notre système de mobilité ne doit plus être à frein à l'autonomie des personnes, à la cohésion des territoires, au développement économique ou au retour à l'emploi. Cette loi permettra de réduire les fractures sociales et territoriales.

Le deuxième de ces défis est l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports sont le premier émetteur de CO₂, ils ont un impact direct sur la qualité de l'air que l'on respire. C'est une question de santé publique, quand 3 Français sur 4 vivent la circulation routière comme la source de pollution la plus préoccupante. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, nous devons

accélérer la décarbonation des transports.

Le troisième défi est celui de la politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies et qui atteint aujourd'hui ses limites. L'accumulation de promesses non financées ou d'investissements trop concentrés sur les liaisons entre métropoles alors que les besoins en matière d'entretien et de régénération des réseaux existants, de désengorgement de nos métropoles, de desserte de nos ports et de désenclavement de nos territoires s'imposent comme des urgences. Il faut donc revoir nos priorités, leur financement et l'usage qui en est fait.

Il y en face de ces défis autant d'opportunités de mieux faire répondre nos politiques aux besoins de nos concitoyens et de nos territoires.

La première opportunité est la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités. Partage, numérique, nouveaux modèles, transport à la demande, etc. : on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier. La frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans nos politiques publiques.

La deuxième opportunité est l'énergie des territoires et des collectivités territoriales, qui ont permis en quelques années aux systèmes modernes de billettique, d'information des usagers, de gestion des flottes et des réseaux, de covoiturage d'émerger. Les autorités organisatrices, montées en puissance depuis la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), ont acquis une expertise irremplaçable, qu'il faut désormais renforcer et mettre en réseaux.

La troisième opportunité, enfin, est le potentiel d'entreprises et de savoir-faire scientifique et technique de premier plan en Europe et dans le monde. Avec l'automobile, le ferroviaire, les transports urbains, la gestion des autoroutes, le numérique, la France est à la pointe de l'innovation des mobilités. Les politiques de mobilité doivent s'appuyer encore plus sur l'initiative des entreprises.

Parce que le contexte général des transports s'est transformé et parce que les besoins ont changé de nature, le rôle de la puissance publique doit évoluer. Il a déjà connu une évolution forte depuis trente ans du fait de la décentralisation et de l'émergence des autorités régionales et locales.

L'Etat bâtisseur issu des Trente Glorieuses, qui a fait de la France un des pays aux meilleures infrastructures au monde, s'est ainsi doublé d'un Etat organisateur, qui à travers les délégations de service public, a doté le pays de services ferroviaires ou urbains performants. La loi LOTI, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) puis les lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) et n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ont progressivement construit ce cadre. Cette émergence des autorités organisatrices, régionales ou locales, doit d'ailleurs être poursuivie, encouragée et renforcée. La loi doit leur donner les outils pour qu'elles couvrent

rapidement l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, qu'elles se coordonnent mieux entre elles, qu'elles fassent une place plus grande au dialogue avec les acteurs économiques et les usagers et qu'elles puissent davantage s'impliquer dans la recherche de solutions individualisées de mobilité, notamment pour l'accès à l'emploi et à la formation des populations fragiles.

Mais une nouvelle évolution est nécessaire pour ajouter à cet Etat bâtisseur à cet Etat organisateur un Etat régulateur, un Etat qui permet, qui protège et qui prépare l'avenir.

Un Etat qui libère l'initiative des entreprises en simplifiant les procédures administratives quand cela est possible, et qui leur permet d'agir pour fournir à nos concitoyens les solutions de mobilité les plus adaptées et à innover sur le plan technologique. Et cela pour accélérer l'émergence de ces nouvelles solutions de mobilité qui offre chaque année de nouvelles possibilités à leurs utilisateurs : covoiturage, information et billettique multimodale, véhicules en libre-service ou autonomes...

Un Etat qui donne les outils aux collectivités pour encadrer les mobilités de demain sans brider l'initiative privée.

Un Etat qui protège, qu'il s'agisse des citoyens les plus fragiles, des territoires les plus enclavés, et qui veille à la sécurité des transports et au cadre social des professions du secteur.

L'orientation à donner à nos politiques de mobilité est claire : elle est de créer les conditions pour permettre aux acteurs de tirer parti de toutes les potentialités - les solutions que nous apportent aujourd'hui l'innovation, l'expérience, nos savoir-faire – afin de les mobiliser vers les besoins essentiels : l'émergence sur tout le territoire de solutions de mobilités soutenables et adaptées aux besoins, et singulièrement à ceux des publics les plus vulnérables, en recourant à des modes de déplacement plus performants et moins coûteux pour notre économie et notre environnement.

Notre stratégie doit s'inscrire dans un horizon de long terme, sous-tendu par la vision des besoins d'avenir qui vient d'être exposée, tout en permettant des évolutions à brève échéance. La loi prévoit la programmation des investissements à réaliser, à moyen et à long termes, s'appuyant sur des ressources pérennes et qui puissent se déployer dès maintenant.

Améliorer profondément les transports du quotidien nécessite de revisiter la gouvernance territoriale des mobilités, en renforçant le rôle et les compétences des nouvelles grandes régions et des intercommunalités. Il s'agit de donner la capacité aux autorités organisatrices de mobilité de mettre en place des solutions adaptées aux spécificités territoriales.

Enfin, nous avons besoin d'une démarche non seulement partagée, mais aussi fortement articulée et coordonnée entre les différents acteurs du monde des transports, d'un dialogue permanent qui nous permette de progresser ensemble et d'évaluer régulièrement, de façon transparente et ouverte, les résultats obtenus.

Il est devenu urgent de travailler différemment sur nos territoires pour remettre l'utilisateur au cœur des mobilités et parvenir à réduire les nombreux dysfonctionnements observés dans les

mobilités du quotidien de nos concitoyens.

Une stratégie, un nouveau cadre d'action publique, un dialogue permanent entre les acteurs, tels sont les piliers du texte qui vous est présenté et qui constitue le deuxième volet d'une politique des mobilités qui vise à mieux répondre aux besoins de mobilité. Ce faisant, elle se fixe cinq objectifs principaux.

Le premier objectif vise à réussir la transition écologique et énergétique de nos systèmes de transport. La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique.

Les mesures proposées s'inscrivent dans un agenda précis et ambitieux, cohérent avec l'Accord de Paris et le Plan climat : dans les toutes prochaines années, déploiement massif des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions ; multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques d'ici la fin du quinquennat et par quinze des ventes de poids lourds à faibles émissions d'ici 2025 ; à l'horizon 2040, fin des ventes de véhicules thermiques ; à l'horizon 2050, neutralité carbone de la mobilité ayant mobilisé tous les leviers sur les différents modes de transports, routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est d'abord donner plus de place dans nos territoires aux modes actifs. Il s'agit en particulier de promouvoir beaucoup plus largement l'usage du vélo, de façon à tripler sa part dans nos déplacements d'ici 2024, en levant les obstacles qui s'opposent à cet usage.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est aussi renforcer le contrôle des normes anti-pollution, comme le souhaitent les consommateurs et poursuivre le déploiement des réseaux de recharge des véhicules propres sur l'ensemble du territoire.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est limiter l'utilisation des véhicules polluants dans nos grandes agglomérations, en y promouvant des zones à faible émission, de façon à améliorer la qualité de l'air et à déployer des solutions alternatives aux véhicules thermiques.

Le deuxième objectif vise à donner à chacun le choix de sa mobilité, en offrant à nos concitoyens une offre de services plus diversifiée, plus efficace, plus connectée, plus partagée sur l'ensemble du territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie ne pas dépendre d'un unique mode de déplacement, ne pas voir ses possibilités se limiter à la voiture individuelle dans les territoires peu denses ou périurbain ou au transport collectif lourd dans les zones urbaines. Cela signifie surtout être bien informé de l'ensemble des solutions de mobilité existant sur le territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie passer d'une offre de mobilité subie à une offre de mobilité choisie.

Le déploiement du numérique et des nouvelles technologies permet de réaliser aujourd'hui ce qui était irréalisable hier. Il apporte l'accès à de nouveaux services – covoiturage, autopartage, transport à la demande, vélo ou scooter ou trottinette sans station d'attache –, il favorise l'organisation des correspondances entre modes et donnent très largement accès à toutes les offres, grâce à des formes d'information et de billettique plus intégrées.

Ces nouveaux services s'installent sur l'ensemble du territoire. Avec l'émergence du véhicule autonome, ils vont, d'ici quelques années, bouleverser la manière dont la mobilité s'organise. Ceci doit être anticipé et préparé.

Le texte qui vous est présenté vise à encourager le développement de la mobilité partagée entre individus, et de la mobilité autonome, en levant les obstacles à leur déploiement et en leur donnant un cadre juridique précis et sûr, permettant aux offres de continuer à se déployer sans frein tout en étant suffisamment protecteur de la sécurité des individus, de leurs données personnelles et aussi de l'environnement et de l'usage de l'espace public.

Il vise également à encourager le développement des innovations et des expérimentations, ainsi que le déploiement de services performants d'information multimodale et de billettique. Un tel déploiement doit favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle, lorsque cela est possible, et en particulier du transport en commun en intermodalité avec d'autres usages. Il prévoit aussi une habilitation pour construire un cadre permettant la circulation de véhicules hautement automatisés ainsi que des dispositions permettant l'utilisation des données du véhicule connecté.

Il vise enfin à mettre les employeurs privés et publics au cœur de l'organisation de la mobilité en réaffirmant leur place dans la gouvernance locale des mobilités et en renforçant les plans de mobilité pour en faire de véritables outils au service de l'efficacité, du bien-être et de la mobilité de leurs salariés.

Le troisième objectif vise à mieux accorder nos politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire.

Le territoire français est divers et les besoins de nos concitoyens en matière de mobilité s'y expriment de façon différente.

Dans les territoires ruraux, le risque, réel ou ressenti, est celui du déclassement par la carence de solutions de mobilité. Il est donc nécessaire de redonner une réalité et une lisibilité à la continuité des territoires, à leurs connexions et à l'inclusion de l'ensemble de la population dans la politique nationale de la mobilité.

Donner cette lisibilité, c'est bien sûr améliorer le maillage du territoire, en desservant plus complètement les agglomérations petites ou moyennes qui ne sont pas bien reliées aux grands réseaux et notamment en fiabilisant leur desserte routière et les dessertes ferroviaires portées par les territoires concernés. C'est aussi poursuivre la régénération et la modernisation du réseau ferré capillaire qui assure un lien essentiel entre les villes petites ou moyennes et les capitales régionales.

Donner cette lisibilité, c'est aussi s'attacher à ce que la compétence d'organisation des mobilités soit réellement exercée sur l'ensemble du territoire français. D'ici le 1^{er} janvier 2021, les communautés de communes seront incitées à assurer cette compétence. A défaut, les régions auront la possibilité de l'exercer.

Inclure l'ensemble de la population signifie une attention particulière aux publics fragiles et isolés, et en particulier aux jeunes et aux personnes à mobilité réduite, et nos concitoyens les plus âgés. La mobilité physique est souvent synonyme d'accès à l'emploi et à la formation et d'inclusion sociale. C'est pourquoi la loi prévoit un ensemble de mesures pour faciliter la mise en place des services de mobilité inclusive, c'est-à-dire prenant en compte la spécificité des besoins et des freins, qu'ils soient physiques, psychologiques ou cognitifs, pour aboutir à des solutions adaptées.

Par ailleurs, la demande de mobilité croît rapidement dans nos grandes agglomérations, elle évolue à un rythme supérieur à la capacité des infrastructures. Du fait de l'étalement urbain et de l'inadéquation des modes de transport lourds en dehors des zones denses, l'usage de la voiture individuelle reste trop souvent la seule option.

Pour traiter la diversité des enjeux que présentent les territoires, il faut permettre aux autorités organisatrices d'y répondre en élargissant le plus largement possible leurs compétences aux nouveaux modes de déplacement actifs ou partagés. Il s'agit également d'accroître leur capacité à prescrire dans des domaines clés tels que l'organisation du stationnement et de la circulation.

Il faut également favoriser une plus grande coopération entre les autorités locales, compétentes en matière de transports urbains, et les régions, compétentes en matière d'offre ferroviaire. La plupart de nos métropoles ont besoin aujourd'hui de services ferroviaires plus denses, de type RER pour mieux desservir banlieues et zones périurbaines.

Le quatrième objectif vise à mieux connecter la France aux grands systèmes d'échanges européens et mondiaux.

Cet objectif concerne en premier lieu nos politiques de développement d'infrastructures et de services. Il est indispensable de poursuivre l'effort pour mieux relier nos grands ports aux grands réseaux européens de fret ferroviaires et de développer les interfaces avec le réseau fluvial.

Il est tout aussi indispensable d'intensifier la coopération avec nos voisins européens pour organiser des services ferroviaires rapides le long des corridors terrestres de transit, en particulier le long de la façade atlantique et dans les relations entre l'Europe du nord et la méditerranée.

Mieux connecter la France à l'Europe et au monde, c'est aussi desservir de façon plus fiable nos entreprises et nos pôles industriels en améliorant la performance de nos systèmes logistiques. Notre pays dispose de tous les atouts pour faire de la logistique un secteur porteur d'avenir pour son économie et ses territoires.

C'est également assurer l'accès au cœur même de nos grandes agglomérations, où les circuits d'approvisionnement et de distribution doivent être optimisés, les besoins d'équipement logistique davantage pris en compte dans les documents d'urbanisme et le recours au mode ferroviaire favorisé.

Le cinquième et dernier objectif vise à garantir des déplacements plus sûrs.

Légitimement marqués par différents accidents et préoccupés par un environnement où des menaces de toutes sortes, nos concitoyens souhaitent que les dispositions concernant la sécurité des réseaux de transport et la sûreté des déplacements soient renforcées

Cet impératif concerne en premier lieu les déplacements du quotidien en transport public ou sur la route.

En matière de sûreté, la coordination entre les autorités organisatrices de transport et celles qui sont en charge de la sécurité doit être renforcée.

S'agissant de la prévention de la délinquance, les dispositions concernant la prévention du harcèlement et la lutte contre la fraude doivent être rendues plus strictes.

Concernant la sécurité routière, il s'agit de sanctionner davantage les comportements à risque et de veiller à ce que les objectifs de modération de vitesse et de sécurisation des voies soient déclinés à l'échelle de chaque agglomération.

Tels sont les objectifs de cette loi qui a donné lieu à lieu à une concertation sans précédent.

Les Assises de la mobilité, lancées l'été dernier, dans le prolongement du discours du Président de la République à Rennes et qui se sont achevées en décembre 2017, ont permis de rassembler plusieurs centaines d'élus, d'opérateurs, d'entreprises dont de nombreuses startups, d'experts et de citoyens dans les groupes de travail nationaux et dans les ateliers territoriaux qui ont eu lieu en régions. Ces Assises ont représenté notamment :

- plus de 60 réunions dans les territoires ;
- plus de 2 500 propositions et 25 000 votes sur la plateforme participative ;
- plus de 400 réunions des groupes de travail thématiques et de l'innovation réunissant près de 600 spécialistes de tous horizons ;
- près de 200 contributions écrites.

Ce travail a été renforcées par celui du Conseil d'orientation des infrastructures et, suite aux Assises de la mobilité, par la poursuite des concertations et du dialogue avec les acteurs des mobilités, les associations d'élus, les associations environnementales et d'usagers et les

entreprises et opérateurs. Enfin, il sera nourri par les Assises de l'Outre-mer et par les premiers résultats des Assises de l'aérien.

Cette méthode de concertation inédite a permis d'échanger en profondeur sur les enjeux de la mobilité et de proposer des orientations et des solutions partagées avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Ces travaux ont été approfondis depuis janvier, thématique par thématique, pour construire une loi qui permette notamment de répondre aux défis des nouvelles modalités, de créer les conditions de leur développement comme le covoiturage, les services sans station d'attache, le transport à la demande, tout en préservant les acteurs historiques.

Forts de ces travaux de grande qualité, le dialogue s'est poursuivi avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, et notamment avec les grandes associations d'élus, pour mettre au point les dispositions législatives qui figurent dans le présent texte. L'avis du Conseil économique, social et environnemental, celui du Conseil national pour la transition écologique ainsi que les échanges qui ont pu avoir lieu avec les commissions des deux Assemblées ont également été très utiles pour l'élaboration de ce texte.

Le fret et la logistique ont également fait l'objet de concertations spécifiques.

Ce dialogue doit devenir permanent. Nous sommes en effet dans une démarche de long terme qui nécessite des échanges réguliers entre les acteurs et un processus d'évaluation formalisé, pour tenir compte de l'évolution du contexte et procéder, s'il le faut à des ajustements.

Le dispositif de concertation et de co-construction engagé dans le cadre des Assises de la mobilité a démontré son utilité, pour élaborer des propositions et dégager des consensus. Ce cadre de travail sera maintenu pour continuer à explorer les champs d'innovation et affiner la stratégie.

Le titre I^{er} du projet de loi fait évoluer l'organisation territoriale des mobilités en renforçant, dans la continuité de la loi NOTRe, le rôle des régions et des intercommunalités, en améliorant la coordination des acteurs et en facilitant l'émergence des nouvelles mobilités.

Il donne, par ailleurs, la priorité à l'amélioration de la mobilité des publics les plus fragiles. Il ouvre la voie à un développement important de services de mobilité à caractère social, afin d'améliorer notamment l'accès à l'emploi et à la formation. Il permet de favoriser la mobilité des personnes handicapées et des personnes âgées. Il s'attache enfin à impliquer davantage les entreprises et les usagers dans les politiques de mobilité et à mieux les associer aux décisions prises par les autorités organisatrices de mobilité.

Partant du constat que sur 80 % du territoire représentant 30 % de la population, aucune collectivité publique n'organise effectivement les mobilités des personnes et des biens, le chapitre I^{er} clarifie les compétences et les moyens d'action des autorités organisatrices de la mobilité.

L'article 1^{er} clarifie les compétences des autorités organisatrices de la mobilité. En permettant aux autorités organisatrices de la mobilité de ne pas organiser systématiquement des services réguliers de transport public de personnes, l'article permet à ces autorités de mieux

s'emparer de la compétence, de l'exercer sur le ressort territorial le plus pertinent et de diversifier les offres de mobilité effectivement offertes sur leur territoire de compétence en incluant les nouvelles mobilités que sont l'autopartage, le covoiturage, les mobilités actives.

Les régions deviennent autorités organisatrices de la mobilité régionale. Ainsi, les régions sont compétentes aussi bien pour les services d'intérêt régional de transport régulier, à la demande et scolaire que pour les mobilités partagées et actives.

Les conseils départementaux apportent par ailleurs une assistance technique en matière de mobilité pour les communautés de communes. L'installation de la future Agence nationale de cohésion territoriale permettra aux nouvelles autorités organisatrices des mobilités de développer rapidement et simplement des nouvelles solutions de transports à nos concitoyens.

Les régions peuvent déléguer un ou plusieurs services de mobilité à une collectivité territoriale ou à un établissement de coopération intercommunale. Cet article ouvre ainsi la possibilité à une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité, sur demande, de se voir déléguer par la région la création d'un service de car express ou de covoiturage dépassant leur propre ressort territorial.

Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon restent autorités organisatrices de la mobilité sur leur ressort territorial, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

L'article 1^{er} prévoit aussi que les métropoles peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service de gare situés dans son ressort territorial dans le but de répondre à un besoin spécifique comme un surcroît de desserte.

Les communes auront jusqu'au 31 décembre 2020 pour transférer leur compétence en matière de mobilité aux communautés de communes dont elles sont membres. En l'absence de transfert, à compter du 1^{er} janvier 2021, la région pourra exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de commune concernée et deviendra ainsi autorité organisatrice de la mobilité. Dans les cas où les communes exercent déjà certaines compétences en matière de mobilité sur leur territoire, elles les conservent. Cette prise de compétence par la région sera réversible dans les cas d'évolution de la carte intercommunale ou de la création ou de l'évolution d'un syndicat mixte.

Le rôle des autorités organisatrices en matière d'organisation ou de contribution au développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage) et des mobilités actives (vélos, marche) est clarifié.

Cet article permet à la région de conserver la gestion de ses lignes régulières et scolaires lorsqu'une communauté de communes qui est autorité organisatrice de la mobilité en fait la demande. La substitution intervient dans un délai défini par les deux parties.

Enfin, cet article supprime les mentions obsolètes de « périmètre de transport urbain » qui subsistaient dans le code des transports, pour les remplacer par les mentions de « ressort territorial » de l'autorité organisatrice.

L'**article 2** concerne le nouveau versement mobilité, qui facilitera le financement des nouvelles mobilités. Il permet aussi de moduler les taux au sein d'un même syndicat mixte pour tenir compte de la fragilité économique de certains territoires.

Compte tenu des spécificités de l'organisation des mobilités sur le territoire lyonnais, l'**article 3** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui exercerait les missions d'une autorité organisatrice de la mobilité sur un périmètre géographique comportant le département du Rhône et la métropole de Lyon.

Le chapitre II favorise la coordination entre les acteurs publics et renforce la portée de leurs documents de planification.

L'**article 4** précise le rôle de chef de file de la région pour l'organisation des mobilités. Elle organise les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité afin d'assurer pour les citoyens une continuité territoriale dans leur mobilité quotidienne. Cette mission s'exerce suivant plusieurs aspects : la définition de l'offre (desserte, horaires, tarification...), la création et l'exploitation des pôles d'échanges multimodaux et la gestion des situations perturbées, le recensement et le partage des bonnes pratiques ainsi que l'appui à toutes les autorités organisatrices.

Ces missions s'exercent à l'échelle des bassins de mobilité que chaque région pourra définir librement selon le contexte et les enjeux locaux. Elles pourront utilement prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité que les régions et les autorités organisatrices pourront conclure afin d'optimiser les correspondances, le fonctionnement des pôles d'échange, la gestion des situations dégradées, et ainsi garantir une réelle continuité dans l'offre de mobilité pour les français.

L'article élargit en outre le champ de l'assistance technique apportée par les départements aux communes, aux questions de mobilité.

Cet article permet, par ailleurs, de revoir la gouvernance des syndicats mixtes de transport aux fins de mieux coordonner leurs services de mobilité. La région au titre de son chef de filât sur l'intermodalité, est désormais membre de plein droit du syndicat. Le département, au titre de sa compétence voirie, peut également y être associé. Le champ d'intervention des syndicats de transport est élargi à tout service de mobilité.

Enfin, il institue un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire et du taux de versement mobilité. Ce comité constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique qui finance en partie les offres de mobilité *via* le versement mobilité.

L'**article 5** porte sur la planification de la mobilité des personnes et des biens. Chaque autorité organisatrice de plus de 100 000 habitants élabore un plan de mobilité, qui se substitue aux actuels plans de déplacement urbains (PDU).

Le plan de mobilité est complété par rapports aux actuels PDU pour traiter l'ensemble des nouvelles formes de mobilité : prise en compte les besoins en matière de mobilité active et partagée, de mobilité inclusive, ainsi que des mesures qui permettent de limiter l'étalement urbain. Un schéma structurant cyclable et piéton sera désormais systématiquement défini, ainsi que, le cas échéant, un schéma de desserte fluviale et ferroviaire. Par ailleurs, les exigences en matière de sécurité routière sont renforcées.

La région n'élabore un plan de mobilité que lorsqu'elle exerce la compétence mobilité à sur le ressort territorial et à l'échelle des communes qui n'ont pas transféré la compétence aux communautés de communes.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont associés à l'élaboration du plan. Les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes sont par ailleurs appelées à donner leur avis sur le plan de mobilité arrêté.

Cet article offre la possibilité d'une modification simplifiée du plan de mobilité. Cette disposition vise en particulier à rendre plus opérationnelles les dispositions du plan en matière de circulation et de stationnement dès lors qu'il n'est pas porté atteinte à l'économie générale du document.

Enfin, cet article permet de mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les documents de planification et stratégies locaux et régionaux.

Le chapitre III permet aux personnes les plus fragiles de trouver des solutions de mobilité adaptées à leur situation personnelle. Pour cela, il décloisonne les politiques de mobilité et les politiques sociales au service de l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle. Il instaure une coordination opérationnelle des acteurs et lève les freins existants au développement de la mobilité à caractère social. Il comporte également un ensemble de dispositions permettant d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

L'**article 6** constitue une avancée déterminante pour la mobilité des personnes les plus fragiles. Il permet aux autorités organisatrices de la mobilité qui le souhaitent de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

Par ailleurs, il précise, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, les modalités de coordination des partenaires de la mobilité à caractère social. Ces partenaires (régions, départements, autorités organisatrices locales des mobilités, syndicats mixtes de transport et Pôle emploi) peuvent élaborer et mettre en œuvre un plan d'action commun pour la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité.

Ce plan d'action, lorsqu'il existe, pourra définir les mesures pour que tout demandeur

d'emploi ou personne éloignée de l'emploi bénéficie, sur son bassin de mobilité, de prestations de conseil individualisé et d'accompagnement à la mobilité pour l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle.

L'**article 7** prévoit des dispositions en faveur de la mobilité des personnes en situations de handicap ou à mobilité réduite. Il généralise à l'ensemble des services de transports collectifs, hors aérien, la politique tarifaire préférentielle pour l'accompagnateur d'une personne handicapée. Il prévoit par ailleurs l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de places de stationnement comportant des bornes de recharge électriques.

Le chapitre IV composé de l'unique **article 8** fixe les modalités d'application des dispositions du titre I^{er} en outre-mer.

Le titre II crée un nouveau cadre juridique pour répondre aux besoins de régulation et faciliter le soutien aux innovations et aux expérimentations en matière de mobilités.

Il a pour ambition d'orienter l'innovation pour que les nouvelles solutions de mobilité profitent aussi, et avant tout, aux publics fragiles et aux territoires enclavés. Il aborde successivement la problématique de l'ouverture des données de mobilité, des véhicules autonomes, de l'expérimentation, de la régulation des nouvelles formes de mobilité et du développement de la mobilité partagée.

Le chapitre I^{er} prévoit un bouquet de mesures favorisant l'ouverture des données et facilitant le développement des nouvelles mobilités pour tous et sur tout le territoire.

L'**article 9** intègre, en droit interne, la réglementation européenne sur l'ouverture des données de mobilité. Il impose l'ouverture des données en temps réel et accélère le calendrier européen. Il prévoit qu'une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur des données uniquement si la mise à disposition des données à un utilisateur entraîne un coût significatif.

Il impose par ailleurs la production de certaines données d'accessibilité des transports aux personnes handicapées. Cela concerne les données d'accessibilité de l'ensemble des services réguliers de transports publics (routier et ferroviaire) et de certains cheminements piétons. Cela concerne également les identifiants et la localisation des balises numériques à destination des personnes malvoyantes. Ces données permettront le développement de services d'aide aux déplacements des personnes handicapées.

L'**article 10** confie aux régions et aux métropoles le rôle d'animation de la démarche d'ouverture des données et l'organisation de la transmission de ces données vers l'interface numérique nationale qui recensera l'ensemble des données de mobilité. Les régions et les métropoles peuvent développer des plateformes de données territoriales. Dans ce cas, elles relaient les données récoltées à l'interface numérique nationale.

L'**article 11** confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanction, en vue d'assurer la

bonne mise en œuvre de l'accès aux données.

L'**article 12** offre la possibilité à toute personne, publique ou privée de constituer un service multimodal de vente de services de transport, en rendant de droit la possibilité de se connecter aux services numériques de vente et de réservation de déplacements locaux. Les conditions financières des accords contractuelles qui seront conclus dans ce cadre sont libres mais doivent rester non-discriminatoires.

Le chapitre II vise à encourager les innovations en matière de mobilité.

Conformément à la Stratégie nationale pour le véhicule autonome présentée le 14 juin 2018, l'**article 13** habilite le Gouvernement à construire le cadre permettant, d'ici 2020 à 2022, la circulation en France de voitures particulières, de véhicules de transport public, d'engins de livraisons et de véhicules de transport de marchandises hautement automatisés Un appel à projet du programme d'investissements d'avenir (PIA) dit « EVRA » permettra d'accompagner dans les prochains mois ces expérimentations.

L'**article 14** habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules « connectés » à certaines autorités publiques titulaires de missions de service public, dans le domaine de la gestion du trafic routier, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières, de la préservation de la sécurité routière notamment. L'habilitation vise également à créer un cadre d'accès à ces données pour le secteur privé permettant le développement de nouveaux services de mobilité, lié notamment à la réparation et la maintenance des véhicules. Elle a, enfin, pour objectif d'accompagner l'arrivée du véhicule autonome en créant un cadre réglementaire équilibré en ce qui concerne l'accès des constructeurs automobiles aux données de ces véhicules et la formation des propriétaires de véhicules autonomes.

L'**article 15** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de vingtquatre mois pour instaurer des dérogations de niveau législatif pour des expérimentations de solutions innovantes de mobilité. Cette disposition législative s'inscrit dans la démarche France Expérimentation pilotée par la direction interministérielle de la transformation publique (DITP).

L'**article 16** permet aux autorités organisatrices de la mobilité, aux gestionnaires de voirie et aux détenteurs de pouvoirs de police de favoriser les mobilités partagées, et simplifie le cadre législatif associé.

Il simplifie également la mise en œuvre de places de parking réservées à l'autopartage, et clarifie les 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.

Il permet, enfin, de réserver des voies communales à différentes catégories d'usagers, notamment aux véhicules propres ou aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

Le titre III prévoit des mesures ambitieuses pour réduire l'impact de la mobilité sur

l'environnement et la santé publique, conformément aux engagements internationaux pris par la France.

Ces mesures s'inscrivent dans la mise en œuvre du Plan Climat qui prévoit l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050.

Elles s'attachent à promouvoir un usage plus intense des modes actifs, à encourager les particuliers, les entreprises et les autorités publiques à acquérir des véhicules propres, à accompagner la fin de la vente des véhicules thermiques et à lutter contre la congestion en ville. Comme le souhaitent les consommateurs, elles renforcent le contrôle des acteurs du marché afin de prévenir les fraudes aux normes environnementales.

Le chapitre I^{er} crée les conditions pour déclencher un réflexe mobilité active chez nos concitoyens. Le vélo et la marche sont largement sous-utilisés et doivent être considéré comme de véritables solutions de transport. Le potentiel est immense : la moitié des déplacements des français fait moins de 5 km. L'ambition de la présente loi est à la hauteur de potentiel. L'objectif est clair : il faut tripler le nombre des déplacements réalisés en vélo d'ici 2024.

L'**article 17** impose l'installation d'infrastructures de stationnement pour vélos dans les parkings annexés à certains bâtiments faisant l'objet de travaux. Il précise en outre qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée en amont des passages piétons, sauf si ces emplacements sont réservés aux cycles, afin de sécuriser la traversée des piétons. Enfin, il crée le cadre législatif permettant aux maires de définir les conditions de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, *rollers*...).

L'**article 18** introduit dans le code des transports un nouveau titre spécifique aux mobilités actives, dans lequel il définit clairement ce que sont ces mobilités. Afin de lutter contre le vol, le recel et la vente illicite des vélos, cet article 18 prévoit aussi que les cycles vendus par un commerçant feront l'objet d'une identification. Un fichier national unique, dénommé « fichier national des propriétaires de cycles » sera créé en agréant des fichiers tenus par des opérateurs agréés par l'Etat.

Le chapitre II instaure de nouvelles dispositions pour faciliter la recharge et favoriser le déploiement des véhicules propres.

L'**article 19** permet de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électriques en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts de 40 % à 75 %. Il impose en outre le pré-équipement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans tous les parkings de plus de dix places annexés à un bâtiment neuf ou rénové de manière importante. L'article prévoit également qu'une part minimale des places pré-équipées doive être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il précise les conditions d'application de l'obligation de pré-équipement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans le cadre de rénovations de bâtiments existants.

L'**article 20** autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance toute disposition

permettant de soutenir les installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel. Dans les zones éloignées du réseau gazier, l'utilisation du biogaz peut jouer un rôle important dans la transition énergétique des transports. Il permet également le raccordement de stations « gaz naturel pour véhicules » (GNV) aux réseaux de transport de gaz naturel, Ce raccordement permettra de réduire les coûts de compression du GNV et favorisera ainsi le développement de ce carburant alternatif au gazole.

Le chapitre III promeut la mobilité propre et la lutte contre la congestion.

L'**article 21** crée un « forfait mobilités durables » dans les secteurs privé et public. Les entreprises et administrations peuvent rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement s'ils utilisent un mode vertueux comme le vélo ou le covoiturage. Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 €, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

L'**article 22** envisage le déploiement progressif de zones à faibles émissions (ZFE). Dans le cadre de leur plan climat air énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un Plan de protection de l'atmosphère devront prévoir des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une ZFE. En outre, les communes des EPCI dans lesquels les normes de qualité de l'air sont régulièrement dépassées seront tenues de mettre en œuvre une ZFE avant fin 2020.

Le chapitre IV renforce le contrôle sur le marché des véhicules thermiques.

L'**article 23** permet un meilleur contrôle du respect des exigences environnementales par les acteurs du marché des véhicules thermiques. Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre une surveillance effective des marchés des véhicules à moteurs et des pièces détachées qui leur sont destinées, des deux-trois roues et quadricycles à moteurs et des véhicules agricoles et forestiers, conformément aux exigences européennes.

Il permet également le contrôle de l'absence de désactivation des systèmes de dépollution lors des contrôles techniques et l'habilitation des contrôleurs de transports terrestres à sanctionner les infractions visant à supprimer ou dégrader les dispositifs anti-pollution.

Enfin, il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre la surveillance les émissions polluantes des engins mobiles non routiers, conformément aux exigences européennes.

Le chapitre I^{er} comporte les dispositions relatives au renforcement de la sécurité des mobilités.

L'**article 24** intègre plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route, suite au comité interministériel pour la sécurité routière de fin 2017. Il renforce certaines sanctions, notamment pour les personnes qui téléphonent au volant ou pour les auteurs de

violence envers les inspecteurs du permis de conduire. Il impose la mise à disposition d'éthylotest dans tous les débits de boisson, afin de lutter efficacement contre l'alcool au volant.

Le chapitre II comprend des mesures qui renforcent la compétitivité du transport de fret maritime, fluvial et ferroviaire français

L'**article 25** sécurise le cadre juridique des conventions de terminal des grands ports maritimes issu de la loi de réforme portuaire de 2008, notamment pour tenir compte de la requalification en concessions de services de ces contrats par le Conseil d'Etat, ces contrats étant jusque-là considérés comme relevant exclusivement du droit domanial. Afin de tenir compte des réalités portuaires et des enjeux de compétitivité au sein de l'Union européenne, cet article prévoit que les grands ports maritimes peuvent, dans le cadre de leurs missions, conclure des conventions d'occupation du domaine public, ou, lorsque le contrat répond à un besoin spécifique du port, des contrats de concession, à l'exclusion des dispositions relatives aux tarifs et à la publication des données essentielles. L'article prévoit également des dispositions sur le sort des biens en fin de contrat.

A l'heure actuelle, les entreprises ferroviaires de fret acquittent un péage pour l'utilisation du réseau ferroviaire inférieur au coût marginal d'utilisation de ce réseau. SNCF Réseau ayant l'obligation de couvrir *a minima* le coût marginal en application du droit communautaire, le différentiel est actuellement pris en charge par l'Etat sous la forme d'une compensation directe à SNCF Réseau versée annuellement et dénommée « compensation fret ». Afin de maintenir cette aide pour favoriser le transport de fret, ce dispositif doit désormais être mis en conformité avec le droit européen. C'est l'objet de l'**article 26** qui permettra de prendre les mesures adaptées par voie réglementaire.

Le chapitre III comporte une disposition de simplification relative aux réseaux d'infrastructures. L'**article 27** sécurise la possibilité offerte à la RATP d'exploiter des services de transport collectif dans la région Ile-de-France *via* une filiale quand un appel d'offres prévoit la constitution d'une société dédiée.

Enfin, le chapitre IV introduit deux mesures de simplification.

L'**article 28** procède à la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et des bureaux centraux de la main d'œuvre et prévoient le transfert de leurs compétences à la commission paritaire nationale pour l'emploi (CPNE) de branche et aux caisses de compensation des congés payés. En effet, depuis la réforme de 1992, il n'y a plus de recrutement d'ouvriers dockers.

L'**article 29** inscrit dans la loi certains points du protocole d'accord du 4 octobre 2017 signé par les partenaires sociaux de la branche du transport routier et co-signé par l'Etat. Les partenaires sociaux ont unanimement convenu que certains thèmes de négociation (frais de déplacements, primes, indemnités, compensations horaires) seront régis par accords de branche. L'application de ce protocole, qui a mis un terme à un mouvement social engagé par les conducteurs routiers, nécessite, pour certains de ses éléments, une adaptation de la partie législative du code des transports.