

# Loi d'orientation des mobilités – Transmission au Conseil d'Etat

---

Vous trouverez ci-joint le projet de loi d'orientation des mobilités, tel qu'il vient d'être adressé pour relecture au Conseil d'Etat. Pour anticiper les travaux qui nous occuperont dans les prochains mois, nous vous l'adressons de manière confidentielle. Ce texte ramassé (29 articles) est le fruit de la concertation approfondie menée lors des Assises de la mobilité à l'automne 2017 et enrichi par les travaux techniques avec les parties prenantes du 1<sup>er</sup> semestre 2018.

Il se compose aujourd'hui de 4 titres. L'ambition générale du texte est de mettre à jour nos politiques de mobilité à la fois pour les faire mieux répondre aux défis du temps (transition écologique, lutte contre les inégalités face à la mobilité, inadaptation des infrastructures aux besoins) et accélérer l'émergence d'offres nouvelles (nouvelles mobilités, numérique, initiative privée et locale).

En amont du débat parlementaire, ce texte a encore vocation à être enrichi de dispositions spécifiques supplémentaires, et notamment d'un volet sur la programmation des infrastructures. Il sera présenté au Conseil des ministres en octobre 2018, à l'issue des consultations qui seront menées en septembre.

Toutes les dispositions issues des Assises (il y en avait plus de 200) n'ont pas vocation à figurer dans le projet de loi d'orientation des mobilités : certaines relèvent d'autres vecteurs législatifs (comme le projet de loi de finances pour certaines mesures relatives à VNF ou à la mobilité propre) ou sont de niveau réglementaire, d'autres relèvent de plans d'action ministériels.

## **1. Permettre l'émergence de solutions de mobilités pour tous et pour tous les territoires**

L'objectif de la loi est ici d'une part de s'assurer qu'en tout point du territoire une autorité organisatrice est en charge de mettre en place des offres de transport alternatives à la voiture individuelle et que l'action des différentes AO est coordonnées, et d'autre part de mettre en place des dispositifs spécifiques pour la mobilité de certaines populations avec des besoins spécifiques (PMR, demandeurs d'emploi...).

Les principales mesures contenues dans le projet de loi à ce stade sont :

- + faciliter la prise de compétence mobilités pour les EPCI et, en cas d'absence de prise de compétence, permettre aux Régions de le faire en substitution ;
- + possibilité de moduler le taux du **versement mobilités** (ex versement transports) au sein d'un même EPCI ;
- + renforcement du **rôle de chef-de-file de la Région** pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des AO sur un territoire régional
- + renforcement du contenu des **plans de mobilité** (ex PDU) ;
- + inclure la **mobilité à caractère social** dans les compétences des AO ;
- + généraliser les tarifs réduits pour les **PMR** et leurs accompagnateurs.

D'autres mesures pourraient être ajoutées début septembre. En particulier, le travail est en cours avec la DLF pour doter les AO prenant une compétence simplifiée d'une ressource adaptée. La disposition doit être introduite dans une saisine rectificative du CE courant septembre.

Certaines des mesures relatives aux AO sont moins systématiques qu'envisagé à l'issue des Assises. Le choix a été fait d'avoir des dispositions qui permettent et qui facilitent, en étant moins prescriptifs à l'égard des collectivités.

Certaines des mesures relatives aux AO sont moins prescriptives qu'envisagé à l'issue des Assises. Le choix a été fait de retenir les mesures qui permettent et qui facilitent, en étant relativement peu prescriptifs à l'égard des collectivités.

## **2. Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilités**

L'objectif de la loi est d'accélérer l'émergence de solutions de mobilité nouvelles, en tirant parti à la fois de l'émergence de nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, VTC, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui agrègent toutes ces formes de mobilité.

Les principales mesures contenues dans le projet de loi à ce stade sont :

- + accélération et élargissement du périmètre de l'**ouverture des données de l'offre de mobilité** pour permettre la multiplication de services nouveaux et faciliter les alternatives à la voiture individuelle ;
- + facilitation du déploiement des services multimodaux d'information et de billetterie de services de mobilité ;
- + encadrement du déploiement des véhicules autonomes en régime permanent ;
- + facilitation des expérimentations ;
- + dispositifs de **soutien aux mobilités partagées** (covoiturage & autopartage).

Les dispositions suivantes font l'objet d'un travail complémentaire en vue d'une saisine complémentaire début septembre :

- + ouverture des données de réservation des taxis, VTC et covoiturage ;
- + possibilité pour les AO de mettre en place de cahiers des charges (licences) à respecter par certains opérateurs privés de mobilité (flottes en libre accès, VTC...).

## **3. Réussir la transition écologique des mobilités**

L'objectif de la loi est de s'inscrire dans les objectifs du plan climat qui prévoit l'interdiction de la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050. Cela passe par le soutien à la transition des flottes vers des véhicules peu polluants, le développement du vélo et la mise en place d'outils de régulation pour les collectivités (zones à faibles émissions, péage urbain...).

Les principales mesures contenues dans le projet de loi à ce stade sont :

- + des mesures sur la mise en place de **stationnement pour les vélos** pour les bâtiments neufs et rénovés et la mise en place d'un système d'identification obligatoire des vélos ;
- + l'augmentation de la prise en charge des coûts de raccordement des bornes de **recharge de véhicules électriques** ;
- + une habilitation pour faciliter le développement d'installations de production de **bioGNV** ;
- + la transformation de l'indemnité kilométrique vélo, complexe, en un **forfait mobilités durables**, élargi au covoiturage et dont le plafond est porté à 400 €/an, exonéré de charges sociales et non imposable ;
- + le développement de **zones à faibles émissions**, dont l'étude voire la mise en place seraient obligatoires dans les grandes agglomérations dont les seuils sanitaires sont dépassés ;
- + le renforcement des capacités de contrôle sur les émissions des véhicules à moteur.

Les dispositions suivantes font l'objet d'un travail complémentaire en vue d'une saisine complémentaire début septembre :

- + imposer des objectifs de déploiement de **stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares** ;
- + possibilité étendue pour les AO de mettre en place des **tarifs de congestion** (péage urbain) ou des péages inversés.

## **4. Construire une programmation des infrastructures au service des transports du quotidien**

L'objectif du volet programmation est de donner de la visibilité sur la programmation des investissements financés par l'État sur les 10 prochaines années, en présentant les grandes enveloppes et les calendriers des grands projets. Les éléments contenus dans la loi sont issus des travaux du

Conseil d'orientation des infrastructures, enrichis par les conclusions des audits réalisés sur l'état des réseaux (routier, fluvial, ferroviaire).

Ce volet n'est pas encore inscrit dans le projet de loi car les concertations se poursuivent, avec les exécutifs régionaux notamment.

## **5. Dispositions diverses**

Le projet de loi contient par ailleurs plusieurs dispositions diverses, et notamment :

- + **sécurité routière** : renforcement de certaines sanctions ;
- + **RATP** : possibilité d'exercer son activité en Ile-de-France via des filiales (pour répondre aux appels d'offres) ;
- + **transport routier** : sécurisation législative du protocole d'accord du 04/10/2017 (sortie de conflit) sur l'architecture des normes au sein de la branche

Ces mesures ont vocation à être enrichie en septembre ou lors du débat législatif :

- + **transport public en Ile-de-France** : détermination des conditions d'ouverture à la concurrence des bus en Ile-de-France, avec notamment la mise en place d'un cadre social adapté ;
- + **ports** : mise en place d'une habilitation à prendre des dispositions pour renforcer la compétitivité des ports français ;
- + **[permis de conduire** : possibles mesures pour réduire les délais et les coûts d'accès au permis de conduire ;]
- + **[taxis/VTC** : possibles mesures pour rendre plus efficace la régulation économique du secteur et assurer sa croissance durable.]