



# Loi d’Orientation des Mobilités (LOM)

## Synthèse des principaux éléments du texte

—

*Note documentaire pour le Groupe de travail « municipales 2020 »  
du conseil scientifique de TDIE*

*Document de travail – TDIE – Version du 06/02/20*

## Avant-propos

### *La Loi d'Orientation des Mobilités : un processus politique et législatif de près de 3 ans*

La Loi d'Orientation des Mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019. C'est l'aboutissement d'un processus politique et législatif de presque trois ans.

Dès le 1<sup>er</sup> juillet 2017, Emmanuel Macron prononçait à Rennes – à l'occasion de l'inauguration du TGV atlantique Paris-Rennes – un discours qui donnait la priorité aux « mobilités du quotidien ». A l'automne 2017, le Premier ministre Edouard Philippe, et la ministre chargée des Transports Elisabeth Borne ouvraient les Assises Nationales de la mobilité. Durant 3 mois, les parties prenantes se sont mobilisées en participant à 64 ateliers territoriaux, 320 ateliers thématiques, 114 ateliers de l'innovation, et en produisant 2513 contributions et 26000 votes. Six groupes d'experts ont travaillé sur l'empreinte environnementale des transports, les fractures sociales et territoriales, la sécurité, l'intermodalité, les modèles économiques et la gouvernance, et l'innovation.

### *Trois défis et cinq objectifs issus de la concertation avec les parties prenantes*

Sur la base des contributions des Assises, des travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et du rapport Idrac sur le véhicule autonome, le projet de loi d'orientation des mobilités est présenté en conseil des ministres le 26 novembre 2018. Près de quarante ans après la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, 1982), « le 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<sup>1</sup> ».

**Trois défis sont identifiés** : le manque de solution de mobilités, et notamment l'absence d'autorité organisatrice dans « 80% du territoire<sup>2</sup> » ; l'urgence environnementale, et l'objectif de neutralité carbone ; le non-financement des promesses d'infrastructure. Après « l'Etat bâtisseur » et « l'Etat organisateur », la LOM doit faire advenir un « Etat régulateur (...) qui donne les outils aux collectivités pour encadrer les mobilités de demain sans brider l'initiative privée<sup>3</sup> ».

**Cinq objectifs sont fixés** : réussir la transition écologique ; donner des alternatives à la voiture individuelle ; l'exercice de la compétence mobilité sur l'ensemble du territoire ; mieux connecter la France à l'Europe et au monde ; et garantir la sécurité dans les déplacements.

Pour le gouvernement, la LOM est une « boîte à outils » au service des territoires. Elle doit donner aux collectivités et aux acteurs de l'écosystème des mobilités la possibilité de développer de nouveaux services de mobilités adaptés aux usages et aux besoins de chacun.

La loi est officiellement promulguée le 24 décembre 2019 ; elle est publiée au journal officiel le 26. Le débat parlementaire a été intense : alors que le projet de loi présenté au conseil des ministres comportait 44 articles, la loi en compte 184.

---

<sup>1</sup> *Exposé des motifs*, Projet de loi d'orientation des mobilités, Texte soumis à la délibération du Conseil des ministres du 26 novembre 2018

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

## *Un nouveau cadre pour l'organisation des mobilités, près de 40 ans après la LOTI*

Le financement des infrastructures a été mis en début de document, au titre Ier. Il définit en particulier la trajectoire financière de l'AFITF pour les années à venir. Par rapport aux trois scénarios de financement établis par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en préparation de la loi, la trajectoire adoptée correspond à un scénario « 2 moins ».

Le titre II acte la fin des « zones blanches de la mobilité » en donnant par défaut la compétence aux Régions, si les intercommunalités ne l'exercent pas, et définit les modalités d'exercice de cette compétence en introduisant notamment les Comités de partenaires.

Le titre III transpose (en avance) le règlement européen sur l'ouverture des données de mobilité et donne les outils pour la mise en place de MaaS (*Mobility-as-a-Service*) et pourrait faire de la France un modèle dans ce domaine en Europe<sup>4</sup>. Il définit les modalités pour l'expérimentation de véhicules autonomes et des nouvelles mobilités. Dans ce titre, la LOM ouvre aussi la porte à la création de voies à occupation multiple et propose diverses mesures pour favoriser le covoiturage. Un cadre est donné aux activités de free-floating, et les trottinettes sont intégrées au code de la route. Enfin, de nouvelles dispositions viennent encadrer les travailleurs des plateformes.

Le titre IV expose diverses mesures relatives aux mobilités actives, et favorise le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Il transforme les Zones à Circulation Restreintes (ZCR) en Zones à Faibles Emissions (ZFE) et les assouplit pour favoriser leur mise en place. Enfin, un « forfait mobilité durable » est créé.

Le titre V rassemble diverses mesures. En particulier, les ports du Havre, de Rouen et de Paris sont fusionnés, la Société du Canal Seine Nord est créée, les émissions des transports maritimes sont régulées, et une stratégie pour le fret ferroviaire va être définie. En outre, les conditions de transfert de contrat lors de l'ouverture à la concurrence du réseau francilien sont précisées.

## *Synthèse des principaux éléments de la Loi d'Orientation des Mobilités*

Le document qui suit détaille les principales mesures de la LOM. Il reprend la structure du texte de loi et en cite de nombreux passages. En fin de document, un glossaire expose les principales notions essentielles de la loi.

---

<sup>4</sup> Un modèle se dégage : le modèle « freemium » où les données sont ouvertes, et où les plus gros consommateurs de données peuvent être amenés à contribuer financièrement.

## Table des matières

<b>SYNTHESE DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES</b> .....	6
<b>TITRE IER : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ETAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTROLE (ARTICLES 1 A 7)</b> .....	6
<b>TITRE II : AMELIORER LA GOUVERNANCE EN MATIERE DE MOBILITES POUR MIEUX REpondRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES (ARTICLES 8 A 24)</b> .....	7
CHAPITRE IER : ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITES DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE.....	7
<i>Autorités organisatrices de la mobilité (Article 8)</i> .....	7
<i>Versement mobilité (Article 13)</i> .....	9
<i>Gouvernance du SYTRAL (Article 14)</i> .....	9
CHAPITRE II – RENFORCEMENT DE LA COORDINATION DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE AU SERVICE DE L'INTERMODALITE.....	9
SECTION 1 – COOPERATION ENTRE AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE.....	9
<i>Comités de partenaires et contrats opérationnels de mobilité (Article 15)</i> .....	9
SECTION 2 – PLANIFICATION EN MATIERE DE MOBILITE DES PERSONNES ET DE TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	10
<i>Plans de mobilité (Article 16)</i> .....	10
CHAPITRE III – MOBILITE INCLUSIVE.....	10
<i>Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (Article 18)</i> .....	10
<i>Personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (Article 19)</i> .....	11
CHAPITRE IV – MESURES SPECIFIQUES AUX OUTRE-MER.....	11
<i>Territoires ultramarins composés de plusieurs îles (Article 24)</i> .....	11
<b>TITRE III – REUSSIR LA REVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITES (ARTICLES 25 A 48)</b> .....	11
CHAPITRE IER – ACCELERER L'OUVERTURE DES DONNEES ET LE DEVELOPPEMENT DES SERVICES NUMERIQUES.....	11
SECTION 1 – OUVERTURE DES DONNEES NECESSAIRES AU DEVELOPPEMENT DE SERVICES NUMERIQUES DE MOBILITE.....	11
<i>Données de mobilité (Articles 25 à 27)</i> .....	11
SECTION 2 – SERVICES D'INFORMATION ET DE BILLETTEQUE MULTIMODALES.....	12
<i>Service numérique multimodal (Article 28)</i> .....	12
CHAPITRE II – ENCOURAGER LES INNOVATIONS EN MATIERE DE MOBILITE.....	13
SECTION 1 – VEHICULES AUTONOMES ET VEHICULES CONNECTES.....	13
<i>Véhicule autonome (Article 31)</i> .....	13
<i>Données des véhicules et des services numériques d'assistance au déplacement (Article 32)</i> .....	13
SECTION 2 – FAVORISER LES EXPERIMENTATIONS DES NOUVELLES MOBILITES.....	14
<i>Solutions de mobilité innovantes (Article 34)</i> .....	14
SECTION 3 – REGULER LES NOUVELLES FORMES DE MOBILITE ET RENFORCER LA RESPONSABILITE SOCIALE DES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION PAR VOIE ELECTRONIQUE.....	14
<i>Covoiturage et voies réservées (Article 35)</i> .....	14
<i>Limite de vitesse des routes départementales (Article 36)</i> .....	14
<i>Redevance de stationnement en Ile-de-France (Article 38)</i> .....	15
<i>Dispositifs automatisés de contrôle (Article 39)</i> .....	15
<i>Co-transportage de colis (Article 40)</i> .....	15
<i>Free-floating (Article 41)</i> .....	15
<i>Engins de déplacement personnel à moteur (Articles 42 et 43)</i> .....	15
<i>Travailleurs des plateformes (Article 44)</i> .....	16

<b>TITRE IV : DEVELOPPER DES MOBILITES PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES (ARTICLES 49 A 97) .....</b>	<b>16</b>
CHAPITRE IER – METTRE LES MOBILITES ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITES QUOTIDIENNES .....	16
<i>Stationnements aux abords des passages piétons (Article 52) .....</i>	16
<i>Mobilités actives (Articles 53 à 63).....</i>	16
CHAPITRE II – DEVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DE VEHICULES PLUS PROPRES .....	17
<i>Bornes de recharges pour véhicules électriques (Articles 64 à 69).....</i>	17
<i>Décarbonation des transports (Articles 73 à 81) .....</i>	18
<i>Plan de mobilité employeur et forfait mobilité durable (Article 82).....</i>	20
<i>Réduction des émissions de polluants atmosphériques (Article 85).....</i>	20
<i>Zones à faibles émissions mobilité (Article 86).....</i>	21
<i>Nuisances des infrastructures ferroviaires (Articles 91 à 93) .....</i>	21
CHAPITRE IV – AMELIORER LE CONTROLE DU MARCHÉ DES VEHICULES ET DES ENGINES MOBILES NON ROUTIERS A MOTEUR.....	21
<i>Impact du transport par autocar sur l’environnement (Article 97) .....</i>	21
<b>TITRE V : SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES (ARTICLES 98 A 189).....</b>	<b>22</b>
CHAPITRE IER – RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE .....	22
<i>Descente à la demande (Article 101).....</i>	22
<i>Repos des chauffeurs routiers (Article 102).....</i>	22
<i>Ports de la Seine (Article 130).....</i>	22
CHAPITRE II – AMELIORER LA COMPETITIVITE DU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL.....	22
<i>Conventions de terminal (Article 131) .....</i>	22
<i>Canal Seine-Nord (Article 134) .....</i>	22
<i>Transports maritimes et fluviaux (Articles 135 à 141).....</i>	23
<i>Emissions des transports maritimes (Article 147) .....</i>	23
CHAPITRE III – OUTILS DE FINANCEMENT, DE REGULATION ET DE MODERNISATION .....	23
<i>Grand Paris Express (Article 152) .....</i>	23
<i>Changement d’exploitation d’un service de transport public (Article 158) .....</i>	24
CHAPITRE IV – MESURES DIVERSES .....	24
<i>Transfert de gestion de lignes ferroviaires (Article 172).....</i>	24
<i>Fret ferroviaire (Article 178).....</i>	24
<i>Rapports divers (Articles 181 à 186).....</i>	25
<b>RAPPORT ANNEXE.....</b>	<b>26</b>
<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>27</b>
<b>LISTE DES TEXTES APPLICATIFS DE LA LOI D’ORIENTATION DES MOBILITES .....</b>	<b>33</b>
<b>CALENDRIER DES PRINCIPALES ECHEANCES DE LA LOM .....</b>	<b>41</b>
1. PRINCIPALES ORDONNANCES .....	41
2. PRINCIPAUX EFFETS .....	41
<b>FRANCE MOBILITE .....</b>	<b>43</b>
<b>RESSOURCES EXTERNES.....</b>	<b>46</b>

# SYNTHESE DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES

## TITRE Ier : Programmation des investissements de l'Etat dans les transports : objectifs, moyens et contrôle (Articles 1 à 7)

Le titre 1<sup>er</sup> « fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037 » à partir de quatre objectifs :

- Réduire les inégalités territoriales ;
- Renforcer l'offre de déplacements du quotidien ;
- Réduire les externalités négatives des transports<sup>5</sup> ;
- Améliorer l'efficacité des transports de marchandise.

Il définit 5 programmes prioritaires :

- L'entretien des infrastructures ;
- La résorption de la saturation des nœuds ferroviaires ;
- Le désenclavement routier des villes moyennes et des zones rurales ;
- Le développement des mobilités moins polluantes et des mobilités partagées ;
- Le renforcement de l'accessibilité aux infrastructures de transport de marchandises.

Il définit le budget de l'AFTIF jusqu'en 2023 (13,712 Md€) et une enveloppe pour la période 2023-2027 (14,3 Md€) ; il pérennise le Conseil d'Orientation des Infrastructures, dont « les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement » seront précisés par décret.

	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Dépenses totales</b> (en millions d'euros)	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

*Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, inscrites dans la Loi d'orientation des mobilités.*

Le titre 1<sup>er</sup> donne aussi au gouvernement pour deux ans le pouvoir de créer par décret des établissements publics locaux à fiscalité propre pour le financement de projets d'infrastructures de plus d'un milliard d'euros.

---

<sup>5</sup> « Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ; (...) » (Article 1<sup>er</sup>)

## TITRE II : Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises (Articles 8 à 24)

### Chapitre Ier : Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

#### Autorités organisatrices de la mobilité (Article 8)

La première partie de l'article 8 concerne la suppression des « zones blanches » de mobilité. Elle donne la liste des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui sont compétentes pour l'organisation des transports urbains à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, à savoir : « les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, [certaines communes listées], les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes [...] et les pôles d'équilibre territorial et rural [...], après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres ».

Les communautés de commune qui n'exercent pas la compétence d'organisation de la mobilité ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour délibérer sur la prise de compétence. Les communes de l'intercommunalité ont ensuite jusqu'au 31 mars 2021 pour donner leur accord à la majorité qualifiée<sup>6</sup>. Le transfert « prend effet au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet 2021 ». Si la compétence n'est pas transférée, « la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes » à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021, « sauf en ce qui concerne les services déjà organisés » (dans ce cas, les communes « peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité »). La région cumule alors sur ces ressorts territoriaux la compétence pour le transport urbain et pour les transports collectifs non urbains (réguliers ou à la demande).



#### *Prise de compétence mobilité dans les Communautés de communes (Schéma TDIE)*

La compétence pour l'organisation des transports urbains peut retourner au niveau intercommunal « en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte (...) doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel

<sup>6</sup> C'est-à-dire l'accord de deux tiers au moins des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population, ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population. Doit en outre est recueilli, lorsqu'elle existe, l'accord de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée.

syndicat ». Concernant le financement, « les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné ou la commune concernée ».

L'article 8 définit par ailleurs les compétences des autorités organisatrices intercommunales et régionales.

#### Une AOM intercommunale :

- Organise des services réguliers de transport public de personnes<sup>7</sup> ;
- Organise des services à la demande de transport public de personnes ;
- Organise des services de transport scolaire ;
- Organise ou contribue au développement des mobilités actives ;
- Organise ou contribue au développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Elle peut aussi :

- Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- Organiser ou contribuer au développement de services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

L'AOM doit également :

- Assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité ;
- Contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

#### Pour les services d'intérêt régional, une AOM régionale :

- Organise des services réguliers de transport public de personnes<sup>8</sup> ;
- Organise des services à la demande de transport public de personnes ;
- Organise des services de transport scolaire ;
- Organise ou contribue au développement des mobilités actives ;
- Organise ou contribue au développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

L'AOM doit également :

- Assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité ;

---

<sup>7</sup> L'article L1221-4 du Code des transports précise la mission de service public de transport de personne régulier et à la demande : « favoriser l'exercice effectif du droit à la mobilité, de promouvoir le transport public de personnes et d'encourager le développement de solutions de mobilité innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité ».

<sup>8</sup> L'article L1221-4 du Code des transports précise la mission de service public de transport de personne régulier et à la demande : « favoriser l'exercice effectif du droit à la mobilité, de promouvoir le transport public de personnes et d'encourager le développement de solutions de mobilité innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité ».



- Contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Pour l'établissement public Ile-de-France Mobilités, il est précisé que celui-ci « peut organiser un service public de location de vélos ». L'accord des communes et des EPCI concernées est nécessaire sauf si le service de location est « de longue durée sans impact sur la voirie ». De même, Ile-de-France Mobilités « peut organiser un service public d'auto-partage » avec l'accord des communes et des EPCI concernées et est compétente pour la délivrance d'un label « auto-partage » développé par une autre entité.

### **Versement mobilité (Article 13)**

Le versement transport devient versement mobilité. Il est désormais destiné au financement de l'ensemble des « services de mobilité », et non plus aux seuls transports en commun. Le versement mobilité est institué par les autorités qui organisent « au moins service régulier de transport public de personnes ».

### **Gouvernance du SYTRAL (Article 14)**

Le gouvernement est autorisé à modifier, par voie d'ordonnance dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, la gouvernance du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL). Un Etablissement public local (EPL) qui rassemble toutes les intercommunalités du département du Rhône<sup>9</sup> sera créé en substitution au SYTRAL. Il sera « doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire [...], chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry ». La majorité des sièges de l'organe délibérant iront à la Métropole ; l'organe délibérant sera présidé par le Président de la Métropole de Lyon ou par un élu désigné que celui-ci désigne « parmi les membres de l'organe délibérant ».

Le gouvernement fixera via des ordonnances les conditions de prélèvement et le taux d'un versement spécifique destiné au financement des services de mobilité. Il fixe aussi les conditions de la transition de l'actuel PDU (prévu jusqu'en 2030) vers le futur plan de mobilité instauré par la LOM.

## **Chapitre II – Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de la mobilité au service de l'intermodalité**

### **Section 1 – Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité**

#### **Comités de partenaires et contrats opérationnels de mobilité (Article 15)**

La région est le chef de file pour l'organisation des actions communes des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment en ce qui concerne l'intermodalité. Elle définit des « bassins de mobilité » (éventuellement interrégionaux) qui regroupent plusieurs AOM. Au sein de ces bassins de mobilité, elle signe avec « les autorités organisatrices de la mobilité, les [syndicats mixtes SRU], les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés » et tout autre partenaire pertinent des « contrats opérationnels de mobilité ». Les contrats opérationnels de mobilité permettent de « définir les modalités de l'action commune », en particulier

---

<sup>9</sup> Leur nombre sera ainsi de 12, contre 4 actuellement.

en matière de dessertes, d'horaires, de tarification, d'information du public, de création de pôles d'échanges multimodaux et de systèmes de rabattement, ainsi que de gestion des situations dégradées<sup>10</sup>.

Les AOM créent des Comités de partenaires (CP) qui « [associent] *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants » et qui sont consultés « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité » et « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Là où la région intervient, elle crée également un Comité de partenaires « à l'échelle pertinente » (au maximum le bassin de mobilité).

## **Section 2 – Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises**

### **Plans de mobilité (Article 16)**

Les « plans de mobilité » (PDM), élaborés par l'AOM, se substituent aux « plans de déplacement urbains » (PDU). Le plan de mobilité « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises ». Le plan de mobilité prévoit notamment des dispositions pour le vélo et la marche.

Le plan local de mobilité (PLM, anciennement plan local de déplacement), qui traduit au niveau intercommunal le plan de mobilité de la Région Ile-de-France, devient obligatoire pour toutes les intercommunalités de la Région à l'exception des communautés de communes, même dans le cas où ces dernières exercent la compétence mobilité.

Pour la modification de dispositions relatives au stationnement sur la voirie ou à l'usage partagé de la voirie, si celles-ci « ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan [de mobilité] », le projet est « élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public (...). Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »

L'AOM est consultée pour les projets d'urbanisme de plus de 200 logements, notamment sur la question de la saturation des infrastructures de transport.

## **Chapitre III – Mobilité inclusive**

### **Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (Article 18)**

Les autorités organisatrices de la mobilité et les organismes concourant au service public de l'emploi « coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire ». Ils sont tenus de définir et de mettre en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, un « plan d'action commun en matière de mobilité

---

<sup>10</sup> Ces précisions sont apportées dans le rapport d'information n° 1831 fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le projet de loi, adopté par le sénat, d'orientation des mobilités par Mme Monica MICHEL, députée.

solidaire ». « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

### **Personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (Article 19)**

Deviennent obligatoires les mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, « principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel ». « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte "mobilité inclusion" ». Enfin, l'accès à un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite « ne peut être restreint ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale. »

## **Chapitre IV – Mesures spécifiques aux outre-mer**

### **Territoires ultramarins composés de plusieurs îles (Article 24)**

« L'autorité organisatrice de la mobilité régionale met en place une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades. »

## **TITRE III – Réussir la révolution des nouvelles mobilités (Articles 25 à 48)**

### **Chapitre Ier – Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques**

#### **Section 1 – Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité**

##### **Données de mobilité (Articles 25 à 27)**

L'article 25 transpose en droit français le règlement européen relatif à l'ouverture des données de mobilité<sup>11</sup>. « Sont rendues accessibles et réutilisables (...) les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation » et les AOM « sont responsables de la fourniture des données mentionnées ». Cette responsabilité s'étend aux « collectivités qui confient la gestion du stationnement à un prestataire » et aux « fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel ». Au-delà d'un seuil d'activité fixé par décret, les services de covoiturage peuvent également être soumis à l'ouverture des

---

<sup>11</sup> Règlement délégué 2017/1926 de la Commission européenne du 31 mai 2017 mettant en œuvre la directive « ITS » du 7 juillet 2010

données « à la demande des autorités organisatrices de la mobilité ». La charge de la mise en accessibilité des données peut être confiée aux opérateurs de transport chargés de l'exécution des services de transport ou aux prestataires des services de mobilité. L'animation de la fourniture des données est réalisée par les métropoles sur leur territoire, et par les régions dans les autres territoires. Un point d'accès national qui rassemble l'ensemble des données est mis en place<sup>12</sup>. Au-delà d'un certain seuil qui sera fixé par décret, « une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur ».

C'est l'Autorité de Régulation des Transports (ART) qui est responsable de la conformité des données transmises.

L'ouverture des données intervient le 1<sup>er</sup> décembre 2021, sauf pour les données statiques du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui doivent être disponibles le 1<sup>er</sup> décembre 2020.

L'article 27 crée une obligation de collecte des données relatives aux personnes handicapées et à mobilité réduite et détaille les mesures d'ouverture de ces données.

Les articles 25 à 27 s'inscrivent dans une démarche volontariste de transposition du règlement délégué européen 2017 relatif à l'ouverture des données :

- Ils prévoient l'ouverture des données de mobilités dynamiques, et pas seulement statiques ;
- Ils anticipent de 2 ans le calendrier d'ouverture des données ;
- Ils incluent les données relatives à la localisation des véhicules en free-floating ;
- Ils incluent les données pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- Ils donnent un réel pouvoir à l'ART pour garantir l'effectivité de l'ouverture des données ;
- Ils permettent d'imposer une redevance pour l'utilisation des données de mobilité<sup>13</sup>.

## Section 2 – Services d'information et de billettique multimodales

### Service numérique multimodal (Article 28)

« Un service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. » Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent fournir un service numérique multimodal.

« Pour chacune des catégories de services dont il assure la vente », un service numérique multimodal est tenu de proposer la vente de tous les services organisés ou développés par l'autorité organisatrice sur son ressort territorial, et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, de tous les services organisés par une autorité organisatrice de la mobilité situés sur le même bassin de mobilité. La vente de ces services organisés ou développés par l'autorité organisatrice doit se faire « en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation », sauf en cas d'accord de l'autorité organisatrice. Le fournisseur d'un service numérique multimodal qui ne se limite pas à assurer la vente de services qui sont opérés par lui est tenu de sélectionner « de façon non discriminatoire » les services dont il assure la vente. Les

---

<sup>12</sup> <https://transport.data.gouv.fr/>

<sup>13</sup> Pour plus de détail sur la transposition du règlement européen, on pourra se référer au rapport d'information du Sénat « Observations sur la transposition du droit européen par le projet de loi d'orientation des mobilités », rapport d'information n°350 (2018-2019) de M. Benoît Huré.

données des services numériques multimodaux doivent être transférées aux gestionnaires des services vendus.

Par ailleurs, les autorités organisatrices doivent mettre en place un service d'information à l'intention des usagers « portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial. »

## **Chapitre II – Encourager les innovations en matière de mobilité**

### **Section 1 – Véhicules autonomes et véhicules connectés**

#### **Véhicule autonome (Article 31)**

Le gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance dans un délai de deux ans « toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont (...) déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé ». L'ordonnance peut définir des conditions « notamment de temps, de lieu et de circulation » dans lesquelles ces adaptations de la législation s'appliquent.

Ces ordonnances pourront notamment permettre de lever les freins à des expérimentations de véhicule autonome sur voie ouverte, notamment en définissant un cadre juridique de responsabilité, ou en permettant la circulation de véhicules sans superviseurs<sup>14</sup>.

#### **Données des véhicules et des services numériques d'assistance au déplacement (Article 32)**

L'article 32 définit les conditions d'une future ordonnance, prise dans un délai d'un an, pour ouvrir l'accès des données des véhicules qui en produisent « aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours » et « aux autorités organisatrices de la mobilité », afin de :

- Détecter des accidents ou des conditions de circulation accidentogènes (gestionnaires d'infrastructures routières, forces de l'ordre, services d'incendie et de secours) ;
- Connaître l'état de l'infrastructure et son équipement (gestionnaires d'infrastructures) ;
- Connaître le trafic routier (gestionnaires d'infrastructure et autorités organisatrices de la mobilité).

« Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route ». Ces données peuvent en revanche être utilisées par les « entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident [ou à défaut au fond de garantie des assurances obligatoires], aux fins de déterminer les indemnités, exclusivement lorsque le traitement de ces données est nécessaire à l'exécution du contrat

---

<sup>14</sup> Pour plus de détails, voir « Développement des véhicules autonomes : Orientations stratégiques pour l'action publique », Rapport au gouvernement, Anne-Marie Idrac, Mai 2018

d'assurance concerné ». L'accès aux données doit aussi permettre d'améliorer la sécurité des véhicules et de développer des services liés au véhicule autonome.

Les données produites « par les services numériques d'assistance au déplacement » sont également rendues accessibles aux AOM.

## **Section 2 – Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités**

### **Solutions de mobilité innovantes (Article 34)**

La mission de transport public définie par la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) est modifiée. Le transport public de personne régulier et à la doit « favoriser l'exercice effectif du droit à la mobilité, de promouvoir le transport public de personnes et d'encourager le développement de solutions de mobilité innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

## **Section 3 – Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique**

### **Covoiturage et voies réservées (Article 35)**

L'article 35 confère aux AOM locales la responsabilité d'établir « un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage », le droit de subventionner les conducteurs, et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée ». Une allocation peut être versée aux conducteurs qui proposent un service de covoiturage, même s'ils n'ont pas de passager, et cette allocation peut excéder les frais engagés pour « les déplacements dont la distance est inférieure à un seuil défini par décret et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur ».

« Le maire peut, par arrêté motivé » créer des voies réservées aux « véhicules de transport en commun, taxis, véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage (...) véhicules à très faibles émissions (...) pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage ».

Les pouvoirs de police se voient confier le droit de mettre en place des politiques de restriction temporaires de circulation « eu égard aux nécessités de la circulation ou de la protection de l'environnement », notamment pour réserver l'accès de certaines voies aux « véhicules de transport en commun, taxis, véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage (...) ou des véhicules à très faibles émissions ».

### **Limite de vitesse des routes départementales (Article 36)**

« Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale » peut décider du passage de la limitation de vitesse des routes normalement limitées à 80 kilomètres par heures à 90 kilomètres par heures.

### **Redevance de stationnement en Ile-de-France (Article 38)**

L'article 38 modifie les modalités de mise en place de redevances de stationnement en Ile-de-France. Il donne le droit aux « établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et [aux] établissements publics territoriaux » d'instituer des redevances de stationnement « après accord de [Ile-de-France Mobilités] et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ».

### **Dispositifs automatisés de contrôle (Article 39)**

L'utilisation de dispositifs automatisés de contrôle (caméras) pour surveiller le respect des voies de circulation réservée est autorisée. En particulier, la surveillance automatique peut inclure l'accès aux fichiers de données véhicules pour vérifier la conformité du véhicule, mais pas dans le but « d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule » (cette identification étant réservée au propriétaire ou au locataire du véhicule, ou en cas de recours à l'officier du ministère public).

### **Co-transportage de colis (Article 40)**

L'article 40 définit le co-transportage de colis comme « l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte ». Il l'exclut du « champ des professions de transporteur public routier de marchandises » et limite les revenus annuels issus de cette activité pour le chauffeur à un montant fixé par arrêté ministériel.

### **Free-floating (Article 41)**

Les opérateurs de free-floating, définis comme « opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache », voient leur activité soumise à l'obtention d'un titre délivré par l'autorité responsable du domaine public (qui peut déléguer la compétence à l'AOM) « après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité (...) et de l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement ». « L'autorité compétente pour délivrer le titre n'est tenue que de procéder à une publicité préalable » (appel à manifestation d'intérêt). L'article dresse la liste des caractéristiques des services proposés dont peut dépendre l'obtention du titre :

- Transmission d'informations concernant la flotte de véhicules (caractéristiques et nombre) ;
- Le nombre de véhicule disponibles ;
- Les conditions spatiales de déploiement du service ;
- Les mesures prises pour garantir l'accessibilité de l'espace public ;
- Les mesures prises pour retirer les véhicules abandonnés ;
- La publicité présente sur les véhicules déployés ;
- Les mesures prises pour limiter les nuisances, notamment sonores de nuit.

Le ministre des transports établit, en concertation, des recommandations quant à ces caractéristiques.

### **Engins de déplacement personnel à moteur (Articles 42 et 43)**

Les trottinettes, les « [engins] de déplacement personnel à moteur » (EDPM) et les « [cycles] à pédalage assisté » sont intégrés au code de la route, notamment en précisant l'interdiction de modification technique « ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse ».

### **Travailleurs des plateformes (Article 44)**

L'article 44 concerne le droit des travailleurs des plateformes. Il prévoit notamment pour les plateformes :

- L'obligation d'information sur le prix minimal garanti pour une prestation ;
- L'interdiction d'une fin de contrat au motif du refus d'effectuer une course ;
- L'obligation de publication en ligne d'indicateurs des conditions de travail des travailleurs en lien avec la plateforme.

Pour les travailleurs des plateformes, la loi prévoit le droit :

- De choisir leurs plages horaires de travail ;
- De se déconnecter ;
- Au-delà d'un certain chiffre d'affaire réalisé via la plateforme, à un compte de formation abondé par la plateforme.

Les plateformes établissent des chartes pour déterminer « les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels [les plateformes sont] en relation. »

## **TITRE IV : Développer des mobilités plus propres et plus actives (Articles 49 à 97)**

### **Chapitre Ier – Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes**

#### **Stationnements aux abords des passages piétons (Article 52)**

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. (...) Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

Les travaux devront donc avoir lieu pour la majeure partie durant le mandat municipal 2020-2026.

#### **Mobilités actives (Articles 53 à 63)**

« Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. »

Les articles 53 à 63 prévoient plusieurs dispositions pour favoriser l'usage du vélo :

- Les vélos « font l'objet d'une identification » à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les vélos neufs, et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021 pour les vélos d'occasion. Ces informations sont rassemblées dans un « fichier national unique des cycles identifiés ».



- Un décret déterminera (« au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité ») une liste des gares de voyageurs, des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières qui devront avoir des stationnements vélos à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024. « Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares. »
- Le matériel roulant ferroviaire non-urbain neuf ou rénové doit disposer de places pour les vélos. Le nombre sera fixé par décret. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021, les autocars interurbains neuf devront être en capacité de transporter « au minimum cinq vélos non démontés ».
- Les bâtiments « à usage tertiaire (...) lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés » doivent avoir des espaces de stationnement vélo avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le nombre de stationnements n'est pas précisé.

L'apprentissage du vélo « est organisé dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire » afin « de permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public ».

Un « schéma national des véloroutes », actualisé au moins tous les dix ans, est instauré. « Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. »

« À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. » Cette obligation s'applique « pour les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou évaluation environnementale, aux projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi ; pour les autres projets, aux projets dont l'engagement des premiers travaux a lieu après le premier jour du troisième mois suivant la publication de la présente loi. »

## **Chapitre II – Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres**

### **Bornes de recharges pour véhicules électriques (Articles 64 à 69)**

Les articles 64 à 69 détaillent les conditions de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. En particulier :

- Le taux d'équipement est d'au moins « un emplacement sur cinq » pour « les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments » ;

- « Les aménageurs d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public garantissent l'interopérabilité de l'infrastructure pour l'itinérance de la recharge ou du ravitaillement<sup>15</sup> » ;
- Les EPCI qui ont la compétence énergie peuvent élaborer « un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables. (...) Ce schéma est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les autorités organisatrices de la mobilité ».

Concernant le financement, une dérogation au code de l'énergie est accordée pour fixer le maximum de prise en charge à 75%<sup>16</sup> :

- Jusqu'au 31 décembre 2021 pour « le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public » ;
- Jusqu'au 31 décembre 2022 pour « des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes ».

« Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie » en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge.

Par ailleurs, « le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement d'installations dédiées à la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ». Les dispositifs de recharge doivent notamment permettre un décompte individualisé des consommations, consommations qui doivent être au frais de l'utilisateur.

### Décarbonation des transports (Articles 73 à 81)

« La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres, entendue sur le cycle carbone de l'énergie utilisée. »

Cet objectif de moyen terme est associé à deux objectifs de plus court terme :

- « Une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs » pour atteindre les objectifs du règlement européen fixant les normes d'émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> « C'est à dire la faculté pour l'abonné d'un opérateur de mobilité d'accéder aisément aux infrastructures d'autres opérateurs au fur et à mesure de ses déplacements » (Source : Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules)

<sup>16</sup> L'alinéa 3° de l'article L341-2 du Code de l'énergie prévoit en effet que les tarifs d'utilisation du réseau public de transport et des réseaux publics de distribution comprennent notamment « une partie des coûts de raccordement à ces réseaux et une partie des coûts des prestations annexes réalisées à titre exclusif par les gestionnaires de ces réseaux, l'autre partie pouvant faire l'objet d'une contribution dans les conditions fixées aux articles L. 342-6 à L. 342-12. (...) Le niveau de la prise en charge prévue au présent 3° ne peut excéder 40 % du coût du raccordement et peut être différencié par niveau de puissance et par source d'énergie. Il est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) no 443/2009 et (UE) no 510/2011.

- « La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040. »

La mise en place des mesures destinées à atteindre ces objectifs fait l'objet d'un rapport à l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPESCT) tous les 5 ans qui donne lieu à un débat en séance publique à l'Assemblée et au Sénat.

Les obligations concernant le renouvellement annuel des flottes s'établissent avec des taux minimum de véhicules à faibles ou très faibles émissions<sup>18</sup> selon le tableau qui suit :

Date d'effet :	Promulgation de la loi	1 <sup>er</sup> janvier 2021	1 <sup>er</sup> janvier 2022	1 <sup>er</sup> janvier 2024	1 <sup>er</sup> janvier 2026	1 <sup>er</sup> janvier 2027	1 <sup>er</sup> janvier 2030
<b>Véhicules à faibles émissions</b>							
<b>Etat et ses établissements publics</b>	Plus de 20 véhicules	50%					
<b>Collectivités et leurs groupements</b>	Plus de 20 véhicules	20%	30%				
<b>Entreprises du secteur concurrentiel</b>	Plus de 100 véhicules		10%	20%		35%	50%
<b>Véhicules à très faibles émissions</b>							
<b>Etat et ses établissements publics</b>	Plus de 20 véhicules				37,4%		
<b>Collectivités et leurs groupements</b>	Plus de 20 véhicules				37,4%		

Pour les plateformes de location (au-delà d'un seuil d'activité défini par décret), la loi stipule simplement qu'elles doivent s'assurer que « une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent sont des véhicules à faibles émissions ». Les définitions de seuils d'émissions sont fixées par décret.

En outre, « toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives ».

Concernant les transports aériens et maritimes, un rapport parlementaire « sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes » est prévu dans les 6 mois à compter de la promulgation de la loi, et la loi demande au gouvernement qu'il présente une stratégie au Parlement.

### **Plan de mobilité employeur et forfait mobilité durable (Article 82)**

L'article 82 fait évoluer le plan de mobilité employeur – qui s'applique à tous les employeurs, y compris les collectivités publiques. Il ajoute la mention de l'incitation « à l'usage des modes de transport vertueux ». En particulier, « l'employeur peut prendre en charge (...) tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en transports publics de personnes (...), ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis par décret sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret. » Cette prise en charge « peut prendre la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée "titre-mobilité". »

« L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques » peut aussi être portée « en accompagnement du dialogue social. »

### **Réduction des émissions de polluants atmosphériques (Article 85)**

Les EPCI de plus de 100 000 habitants « et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère » doivent avoir un plan d'action « en vue d'atteindre des objectifs

<sup>18</sup> Les véhicules à très faibles émissions sont définis par le « décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes » comme les véhicules dont la source d'énergie est électrique, hydrogène, ou hybride électrique-hydrogène (EL, H2, HE ou HH).

territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national (...) dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025<sup>19</sup> ».

### **Zones à faibles émissions mobilité (Article 86)**

Les « zones à faibles émissions mobilité » (ZFE) remplacent les zones à circulation restreinte (ZCR, ces dernières avaient été définies par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 comme des zones qui « sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés »). « L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air ne sont (...) pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de [l'EPCI] compétent ».

### **Nuisances des infrastructures ferroviaires (Articles 91 à 93)**

« Les nuisances générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent aux abords de celles-ci font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique. » Une méthode d'évaluation de ces nuisances est établie en concertation « avec les acteurs concernés » d'ici au 31 décembre 2020. Par ailleurs, « l'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain. »

## **Chapitre IV – Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur**

### **Impact du transport par autocar sur l'environnement (Article 97)**

« Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport, établi par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transports. »

---

<sup>19</sup> L'article L222-9 du code de l'environnement stipule que « afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques anthropiques, à l'exclusion des émissions de méthane entérique naturellement produites par l'élevage de ruminants, sont fixés par décret pour les périodes allant de 2020 à 2024, de 2025 à 2029 et à partir de 2030. » Le décret du 10 mai 2017 établit notamment que les réductions à l'horizon 2024/2029/2030 et par rapport aux émissions de 2005 doivent être de 55/66/77% pour le dioxyde de soufre, 50/60/70% pour les oxydes d'azote, 43/47/52% pour les composés organiques volatils autres que le méthane, 4/8/13% pour l'ammoniac et 27/42/57% pour les particules fines PM2.5.

## **TITRE V : Simplification et mesures diverses (Articles 98 à 189)**

### **Chapitre Ier – Renforcer la sûreté et la sécurité**

#### **Descente à la demande (Article 101)**

« En période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation. »

#### **Repos des chauffeurs routiers (Article 102)**

« L'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé. L'employeur met le conducteur en mesure de prouver par tout moyen que les périodes de repos quotidien ou hebdomadaire ont été prises dans ces conditions. »

#### **Ports de la Seine (Article 130)**

Le gouvernement est habilité pour une durée de 18 mois à prendre une ordonnance pour créer « un nouvel établissement public placé sous la tutelle de l'État résultant de l'intégration du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris ». Un projet de loi de ratification devra être déposé au Parlement dans un délai de 3 mois à compter de la publication de l'ordonnance.

### **Chapitre II – Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial**

#### **Conventions de terminal (Article 131)**

« Les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public ».

« Ces conventions peuvent prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale générée par l'opérateur concerné, notamment lorsqu'il contribue au report modal. »

#### **Canal Seine-Nord (Article 134)**

L'EPIC « Société du Canal Seine-Nord Europe » est créé. Il a pour mission principale « de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac ».

Le conseil de surveillance est composé pour moitié au moins de représentants des collectivités territoriales (région Hauts-de-France et les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme), un tiers de représentants de l'Etat, un représentant de VNF, une personnalité qualifiée, un député et un sénateur. C'est le conseil de surveillance qui nomme le directeur.

### **Transports maritimes et fluviaux (Articles 135 à 141)**

L'ordonnance de 2015 sur la teneur en soufre des navires est ratifiée. Celle-ci prévoit notamment une teneur en soufre « inférieure ou égale à 3,50 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020 » en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre. A l'intérieur des zones de contrôle, le taux maximal autorisé est de 0,1%.

En outre, « pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne, la teneur en soufre des combustibles utilisés en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre doit être inférieure ou égale à 1,5 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020. »

L'article 135 autorise la prise d'une ordonnance par le Gouvernement pour permettre les navires autonomes ou guidés à distance.

Les missions de VNF évoluent pour « [étendre] ses possibilités d'acquisitions de terrains », lui permettre d'intervenir sur le Rhin « en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre » et lui confier « des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation ».

« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, dans les ports de plaisance d'une capacité de plus de cent places, au moins 1 % des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an sont réservés à des navires électriques. »

### **Emissions des transports maritimes (Article 147)**

« La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national. »

## **Chapitre III – Outils de financement, de régulation et de modernisation**

### **Grand Paris Express (Article 152)**

L'Autorité de Régulation des Transports (ART, ex-Arafer) voit le champ de ses missions étendu. Elle est responsable du traitement des différends liés à la gestion du réseau du Grand Paris Express par la RATP. Elle peut aussi recueillir des données, notamment des données statistiques « concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants » des exploitants de transport public.

En outre, « l'Autorité de régulation des transports approuve les règles de la séparation comptable » de la RATP entre « l'activité d'opérateur de transport [et] l'activité de gestion de l'infrastructure ». L'ART

donne également son avis sur la rémunération d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) à la RATP pour l'activité de gestionnaire technique de réseau.

### **Changement d'exploitation d'un service de transport public (Article 158)**

L'article 158 détaille les conditions de changement d'exploitant d'un service régulier de transport par autobus. En particulier, les salariés de la RATP peuvent refuser le nouveau contrat qui leur est proposé ; en cas de refus, le salarié reçoit une indemnité de rupture de contrat de travail versée par la RATP.

Par ailleurs, « le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar entraîne (...) le maintien des conventions et accords collectifs (...) à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application ».

## **Chapitre IV – Mesures diverses**

### **Transfert de gestion de lignes ferroviaires (Article 172)**

« Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF Réseau, faire l'objet d'un transfert de gestion (...) au profit d'une autorité organisatrice de transport ferroviaire, à la demande de son assemblée délibérante. »

### **Fret ferroviaire (Article 178)**

« La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires :

- 1° À la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État ;
- 2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;
- 3° À la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises ;
- 4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ;
- 4° bis Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland ;
- 5° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux.

Cette stratégie est définie par voie réglementaire.

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021. »



## Rapports divers (Articles 181 à 186)

Les articles 181 à 186 prévoient la rédaction par le Gouvernement de rapports remis au Parlement :

- Sur « le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores ».
- « Pour évaluer la conformité des réseaux de transports publics à l'article L. 1112-1 du code des transports [relatif aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite] ainsi qu'un bilan sur l'accessibilité des gares et des métros. »
- Sur l'opportunité d'imposer des exigences nationales en termes notamment de sécurité et de maîtrise des impacts environnementaux et sociaux pour l'exploitation du véhicule autonome dans le fret et le transport public, notamment au vu des impacts sociaux, environnementaux et en termes de sécurité<sup>20</sup>.
- « Sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles destinés à leur permettre de se déplacer, notamment pour un examen auprès d'un médecin légiste ou une audience, et de poursuivre leurs démarches de judiciarisation. »
- « Sur l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile. »
- « Sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence et chargé d'en assurer la réalisation ».
- « Présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage [du code de la route] ».
- « Visant à préciser les emplois qui seront impactés à terme par la fin progressive de la vente de véhicules légers thermiques et exposant les actions engagées et les pistes d'action additionnelles permettant, en lien avec les territoires concernés, de faire évoluer les salariés et les emplois en accompagnement de cette transition. »
- « Sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 3221-4-1 du Code général des collectivités territoriales » relatif à l'exercice des pouvoirs de police, notamment de circulation, sur le domaine départemental.

---

<sup>20</sup> Texte original : « évaluant l'opportunité de subordonner l'exploitation commerciale de services de mobilité dans les domaines du transport public de personnes ou du transport de marchandises, s'appuyant sur des flottes de véhicules terrestres à moteur circulant sur la voie publique dont les fonctions de conduite seraient déléguées à un système de conduite automatisé, à des exigences nationales relatives notamment à la démonstration de la sécurité de leur circulation et à la maîtrise de leurs impacts environnementaux et sociaux dans les territoires concernés»

## Rapport annexé

« L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin », notamment via l'accord passé entre le gouvernement français et le gouvernement italien signé le 24 février 2015 « pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin » – accord par ailleurs déjà validé par la loi n° 2017-116 du 1er février 2017.

« Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2 ». Le COI avait défini trois scénarios de programmation des investissements pour les infrastructures<sup>21</sup>. Le scénario 2 constitue le scénario intermédiaire en termes de volume d'investissement.

« Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures ». Une telle société est notamment en discussion pour le financement de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

---

<sup>21</sup> « Rapport du conseil d'orientation des infrastructures à madame la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire en charge des transports », Conseil d'Orientation des Infrastructures, 1er février 2018

## GLOSSAIRE

**AFITF** : Agence de financement des infrastructures de transport de France.

**AOM** : Autorité organisatrice de la mobilité. Les AOM gèrent les transports collectifs sur leurs territoires respectifs, baptisés ressorts territoriaux. Elles sont compétentes pour l'organisation des services réguliers et à la demande de transport public de personnes, pour le transport scolaire, pour les mobilités actives, pour les services relatifs aux usages partagés des véhicules individuels et pour la mobilité solidaire. Les communes, leurs groupements, la Métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont, dans leur ressort territorial, les autorités compétentes pour organiser la mobilité et constituer des AOM.

**AOT** : Autorité organisatrice des transports. Une AOT peut recouvrir une collectivité publique, un groupement de collectivités ou un établissement public, compétent, directement ou par délégation, pour l'institution et l'organisation d'un service public de transport terrestre régulier de personnes.

**Arrêté ministériel** : Acte administratif émanant d'une autorité ministérielle. Décision écrite exécutoire, prise en application d'une loi, d'un décret ou une ordonnance afin d'en fixer les détails d'exécution.

**ART** : Autorité de régulation des transports. Elle est créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des autorités ferroviaires (Araf)<sup>22</sup>. Avec l'extension de ses missions par la « loi Macron » en 2015<sup>23</sup>, elle est renommée Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). La LOM étend à nouveau le champ de ses missions, notamment pour la régulation des données de mobilités.

**Bassins de mobilité** : Un bassin de mobilité est un territoire contenant un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants se déplacent pour leurs activités quotidiennes. La majorité des déplacements quotidiens s'effectue ainsi au sein du bassin de mobilité. Dans le cadre de la LOM, ce sont les AOM régionales qui en définissent les contours (ils regroupent plusieurs AOM locales).

**Billettique** : Outil automatisé de gestion des titres de transport.

**Chef de file** : La collectivité désignée Chef de file par la loi pour la mise en œuvre d'une compétence doit coordonner l'action publique des collectivités concernées ; elle veille à l'exécution de « l'action commune » définie par la loi. La collectivité Chef de file ne dispose d'aucun pouvoir de contrainte sur les autres collectivités.

**Code de la route** : Règlementation qui concerne la circulation sur les routes et les chaussées, par tous les usagers qui les empruntent, qu'ils soient motorisés ou non.

**Code des transports** : Créé en 2010, il regroupe les dispositions juridiques relatives aux transports en France. Il contient notamment le code de l'aviation civile, le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, le code des pensions de retraite des marins français du commerce, de la pêche et de la plaisance, et le code des ports maritimes, ainsi que d'autres textes relatifs aux transports.

**COI** : Comité d'Orientation des Infrastructures.

**Concurrence** : La concurrence est le principe général qui organise l'attribution des marchés de transports en commun en France, via notamment les Délégations de service public (DSP). L'AOT peut

---

<sup>22</sup> Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

<sup>23</sup> Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, loi n°2015-990 du 6 août 2015

décider d'une attribution directe si elle fournit elle-même le service de transport (régie), ou si elle confie l'exploitation du service à une entité sur laquelle elle « exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services<sup>24</sup> » (on parlera également de régie). En Ile-de-France, la situation de monopole de RATP qui faisait jusque-là exception, prendra fin progressivement (voir entrée : « RATP »).

**Comités de partenaires** : Créés par la LOM. Mis en place dans chaque AOM locale et dans chaque bassin de mobilité régionale, ils sont composés de représentants des employeurs, des usagers et de l'AOM. Ils peuvent inclure d'autres personnalités. Ils sont consultés sur l'évolution du taux de versement mobilité et de l'offre de transport.

**Contrats opérationnels de mobilité** : Les contrats opérationnels de mobilité sont passés par les régions dans chaque bassin de mobilité avec les AOM locales. Ils définissent les modalités de l'action commune entre l'AOM régionale et les AOM locales.

**Convention de terminal** : Les conventions de terminal ont été instaurées par la loi de réforme portuaire de 2008 pour transmettre la manutention des terminaux à des opérateurs privés.

**Co-transportage de colis** : « Utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte » ([Article 40](#) de la LOM)

**Covoiturage** : « Utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ [des activités de commissionnaire des transports]. » (Article L. 3132-1 du code des transports)

**Décret** : Acte émis par le pouvoir exécutif, signés par le Président de la République après délibération en Conseil des ministres ou par le Premier ministre et contresigné par le, la ou les ministres concernées. Ses effets sont analogues à ceux d'une loi. Les décrets d'application précisent les modalités d'application d'une loi, par opposition aux décrets autonomes qui traitent de sujets qui ne relèvent pas de la loi, et aux décrets de répartition qui font suite aux lois de finance.

**Dernier kilomètre** : Expression utilisée en logistique pour désigner les derniers segments de la chaîne de distribution. Par extension, cette expression désigne pour les transports de voyageurs le trajet à effectuer pour atteindre un point du réseau de transport collectif (arrêt de bus, station ou gare, pôle multimodal). En anglais, on parle de *last mile*.

**Domaine public** : Ensemble des biens qui ne peuvent pas être une propriété privée et qui sont affectés à l'usage direct du public (*res communis*). Par exemple, les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales, les voies communales, les trottoirs, les places, les fleuves, les voies navigables, les ports, ou les rivages appartiennent au domaine public. L'autorité responsable du domaine public est en général la commune. Le domaine public maritime, ou le domaine public fluvial, peut être sous l'autorité de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, soustrait à l'autorité de la commune.

**Données de mobilité** : Données sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation. La LOM introduit une distinction entre données statiques, qui sont stockées

---

<sup>24</sup> Règlement n° 1370/2007 (CE) relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route du 3 décembre 2009

et rarement modifiées, et données dynamiques, qui sont mises à jour périodiquement et utilisées en temps réel ou à brève échéance.

**EDPM** : Engins de déplacement personnel à moteur, ils ont été définis par un décret du 23 octobre 2019. Ce sont des « véhicule[s] sans place assise, conçu[s] et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu[s] de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé[s] d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique. » En particulier, les trottinettes électriques, gyropodes, monoroues, et hoverboards sont des EDPM.

**EPL** : Etablissement public local. Créés et définis par décret ou délibération, les Etablissements publics locaux sont rattachés à des collectivités locales qui les composent. Ils remplissent une mission d'intérêt général.

**Forfait mobilité durable** : Le forfait mobilité durable est une exonération fiscale et sociale annuelle, limitée à 400€, de la prise en charge par l'employeur des frais de trajet des salariés qui se rendent au travail à vélo ou par covoiturage. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo.

**Free-floating** : « Partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache » (article 41 de la LOM).

**EPCI** : Etablissement public de coopération intercommunale.

**IDFM** : Ile-de-France Mobilités, ex-Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Ses membres sont la région Île-de-France et les départements la constituant : Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Val-d'Oise. Il a la responsabilité de l'organisation des mobilités sur le territoire de la région Ile-de-France. Il est présidé par le président du Conseil régional ou son représentant.

**Intégration tarifaire** : Désigne ici la coordination des différentes offres de transports de deux ou plusieurs AOM ou AOT, dans un système unique de tarification.

**Logistique** : « Ensemble d'opérations physiques de traitement des produits, périphériques et complémentaires aux opérations de fabrication, et qui comprennent notamment le transport, la manutention, l'entreposage, l'emballage, etc.<sup>25</sup> »

**MaaS** : Mobilité servicielle, ou, en anglais, *Mobility-as-a-Service*. Désigne le concept d'un service de mobilité conçu comme la capacité à accompagner un trajet complet en porte-à-porte. En général, il s'incarne en une plateforme unique sur laquelle l'utilisateur peut choisir et acheter un titre de transport rassemblant plusieurs modes de transport et plusieurs opérateurs.

**Mobilités actives** : « Ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée », notamment la marche et le vélo. (Article 53 de la LOM).

**Nouvelles mobilités** : Le concept de « nouvelles mobilités » recouvre des réalités très variables selon le contexte d'énonciation : véhicules autonomes, véhicules partagés, covoiturage, glisse urbaine (trottinettes et autres EDPM), vélo, véhicules « propres », ou même le simple report modal vers les transports en commun.

---

<sup>25</sup> « La logistique en France, État des lieux et pistes de progrès », Rapport du comité scientifique présidé par Michel Savy, mars 2015

**OPECST** : Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Créé en 1983<sup>26</sup>, il a pour mission d'informer le Parlement des conséquences des choix de caractère scientifique et technologique afin d'éclairer ses décisions. A cette fin il recueille des informations, met en œuvre des programmes d'études et procède à des évaluations.

**Ordonnance** : Mesure prise par le gouvernement dans un domaine qui relève normalement de la loi. Les ordonnances doivent être couvertes après une loi d'habilitation votée par le Parlement, qui en fixe les domaines et la durée. Les ordonnances doivent faire l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement avant l'expiration du délai indiqué dans la loi d'habilitation, sinon elles deviennent caduques.

**Plan de mobilité (PDM)** : Créé par la LOM (article 16), le plan de mobilité remplace le plan de déplacements urbains (PDU). Le plan de mobilité intègre notamment les mobilités actives, les mobilités partagées, les mobilités solidaires et le fret.

**Plateformes** : Les plateformes numériques de mobilité sont des applications ou des sites internet qui mettent en relation clients et prestataires de services (livreurs, chauffeurs véhiculés, véhicules, ...) pour la réalisation d'une prestation de mobilité.

**PPA** : Plan de protection de l'atmosphère. Instauré par la LAURE<sup>27</sup>, il s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Il vise à ramener dans la zone les concentrations en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites précisées par décret en Conseil d'Etat.

**Plan vélo et mobilités actives** : Présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018, il doit permettre d'atteindre une part modale du vélo de 9% en 2024 à l'échelle nationale.

**Point d'accès national** : [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr). Il doit rassembler les données de toute l'offre de mobilité à travers la France.

**RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens. Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) assurant l'exploitation en monopole d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue. La RATP fait face à l'ouverture à la concurrence pour les nouvelles lignes de transport en commun (lignes de tramway T9 et T10, et ligne 15 du Grand Paris Express notamment), puis pour les lignes de bus à partir de 2024, celles de tramway à partir de 2029 et enfin les métros et les RER à partir de 2039.

**Ressort territorial** : C'est l'ensemble du territoire couvert par une AOM et sur laquelle cette dernière est compétente en matière de mobilité. Il remplace depuis la loi NOTRe<sup>28</sup> le Périmètre de Transport Urbain (PTU).

**RTE-T** : Réseau transeuropéen de transport. C'est un programme pluriannuel de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européen, dont les premières orientations ont été adoptées en 1996. Il a pour ambitions de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux nationaux. Les projets participant à sa réalisation bénéficient notamment de financements du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

---

<sup>26</sup> Par la loi n° 83-609 du 8 juillet 1983

<sup>27</sup> Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

<sup>28</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

**SN3V** : Schéma national des véloroutes et voies vertes. Le schéma national véloroutes et voies vertes a été adopté en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire en 1998 et révisé le 11 mai 2010. Ce schéma prévoit la réalisation d'un réseau structurant de 20 000 km.

**Service numérique multimodal** : Il est défini dans la LOM comme « un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. »

**Titre mobilité** : Similaire aux tickets-restaurant, c'est l'un des modes disponibles que les employeurs pourront utiliser pour verser à leurs employés les aides appelées par la LOM dans le cadre du forfait mobilité durable.

**Transport scolaire** : « Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants<sup>29</sup>. »

**Véhicules à faibles émissions** : Véhicules dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, mesurées dans le cadre d'un règlement européen<sup>30</sup>, sont inférieures ou égales à 60 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde carbone<sup>31</sup>.

**Véhicules à très faibles émissions** : Véhicules dont la source d'énergie est électrique, hydrogène, ou hybride électrique-hydrogène (EL, H2, HE ou HH)<sup>32</sup>.

**Véhicule autonome** : « véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont (...) déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé<sup>33</sup> ». Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) distingue 5 niveaux d'autonomie : le niveau 1 désigne les aides à la conduite de type ABS ou caméra de recul ; le niveau 2 désigne des assistances de type contrôle de l'accélérateur, maintien de distance de sécurité ou aide au changement de file ; le niveau 3 désigne la conduite supervisée, quand le conducteur peut lâcher temporairement le volant du véhicule (non autorisé en France) ; le niveau 4 désigne la conduite déléguée, quand le conducteur peut reprendre à tout moment le contrôle du véhicule ; enfin, le niveau 5 d'autonomie complète désigne un véhicule qui circule sans conducteur.

**Versement mobilité (VM)** : Le versement mobilité remplace le versement transport (VT). Il est versé par les employeurs (privés et publics) qui emploient 11 salariés et plus dans les territoires qui disposent d'un service de transport en commun.

**VNF** : Voies Navigables de France. Etablissement public à caractère administratif (EPA) sous tutelle de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), en charge du réseau fluvial français.

**Voies à occupation multiples** : Voies réservées à la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis et des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du

---

<sup>29</sup> Article L3111-7 du code des transports.

<sup>30</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007.

<sup>31</sup> Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes

<sup>32</sup> Idem.

<sup>33</sup> Article 12 de la LOM

covoiturage. Ces restrictions peuvent être temporaires. En outre, elles peuvent faire l'objet de contrôles automatisés par caméra.

**VTC** : Voiture de tourisme avec chauffeur. Contrairement aux taxis, les VTC ne sont pas autorisés à marauder et les courses qu'ils effectuent doivent obligatoirement faire l'objet d'une réservation préalable.

**VUL** : Véhicule Utilitaire Léger. Véhicule dont le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) est inférieur à 3,5 tonnes.

**ZFE** : Zones à faibles émissions. Elles remplacent les Zones à circulation restreinte (ZCR) instituées par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et définies comme des zones qui « sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés ». Elles sont la déclinaison française du concept de *Low Emission Zones* (LEZ).

**« Zones blanches » de la mobilité** : Cette expression est utilisée pour désigner les territoires non-couverts par une AOM, par analogie avec les « zones blanches » non-couvertes par le réseau de téléphonie mobile. La LOM prévoit leur disparition pour 2021.

**Zones de contrôle des émissions de soufre** : En anglais, (S)ECA pour (*Sulphur*) *Emission Control Area*. Ce sont des zones maritimes dans lesquelles des contrôles stricts des navires marchands ont été établis par l'Organisation maritime internationale pour minimiser les émissions d'oxydes de soufre et d'autres polluants.

**Zones peu denses** : « Les zones peu denses sont caractérisées à la fois par un habitat peu dense, hormis dans des centres bourgs, des bassins d'emploi vastes et un taux faible en équipements de services<sup>34</sup> ». Le terme recouvre des réalités très diverses.

---

<sup>34</sup> « Les modes actifs en zone peu dense, un potentiel à développer », Cerema, 11 avril 2016



## LISTE DES TEXTES APPLICATIFS DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES

La LOM renvoie la précision de plusieurs éléments à des « textes applicatifs » de nature diverse. Voici la liste de ces textes, établie par la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM).

Thème	Article de loi	Nature de texte applicatif	Objet du texte applicatif
Infras	3	Rapport	rapport annuel sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les transports
Vélo	53	Rapport	rapport sur la progression du marquage vélo et l'évolution du vol
Verdissement	82	Rapport	rapport d'évaluation de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques
Maritime	186	Rapport	Fret maritime à voile
Verdissement	97	Rapport	rapport sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement
Sureté	98	Rapport	rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares de transport routier et les gares de transport ferroviaire
T3P	45	Rapport	bilan sur l'organisation des sessions d'examen T3P, à transmettre au Parlement
Maritime	135	Rapport	rapport sur les expérimentations de navire autonome
Accessibilité	182	Rapport	rapport sur l'avancement de l'accessibilité
Autres	183	Rapport	rapport sur l'opportunité de licences nationales de services de véhicules autonomes
Vélo	188	Rapport	rapport sur mise en œuvre du savoir rouler
Autres	189	Rapport	rapport sur la reconversion des emplois industriels du secteur automobile
Autres	186	Rapport	sur l'opportunité de créer un établissement public sur la métropole Aix-Marseille Provence, ayant en charge l'ensemble du réseau de transport public
Autres	184	Rapport	aide à la mobilité pour les victimes de violences sexistes et sexuelles
Autres	181	Rapport	rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores, dans le but de fournir les informations nécessaires pour apprécier l'évolution de ces nuisances et les réponses, y compris réglementaires, à y apporter.
Autres		Rapport	étude sur le développement de nouvelles lignes de TET et notamment l'offre des trains de nuit
Verdissement	81	Rapport	rapport sur les actions engagées et la stratégie retenue sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes des transports aérien et maritime ainsi que sur le développement des biocarburants dans le domaine du transport aérien et des carburants marins alternatifs
Infras	6	Ordonnance	société de projets
Autres	14	Ordonnance	Création d'un établissement public AOM Lyon
Autres	14	Ordonnance	Conditions de prélèvement du VM

Autres	31	Ordonnance	Adaptation de la législation pour les véhicules autonomes
Données	32	Ordonnance	données véhicule autonome
Transport de marchandise	40	Ordonnance	Conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique pour les transports de marchandises et pour les services occasionnels de transport de personnes
T3P	48	Ordonnance	Habilitation VTC : modalités de délégation de la compétence pour la vérification des conditions d'aptitude professionnelle et modalités de vérification de ces compétences + représentation des travailleurs des plateformes
Verdissement	74	Ordonnance	transposition directive verdissement flotte publique
Forfait mobilité	82	Ordonnance	Habilitation forfait mobilité : bilan des accords et conséquence
Forfait mobilité	82	Ordonnance	Habilitation forfait mobilité : expérimentation décision caractère obligatoire par région
Verdissement	95	Ordonnance	Contrôle et sanction liés à la mise sur le marché des véhicules à moteur et autre
Verdissement	95	Ordonnance	Contrôle et sanction concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes (EMNR)
Sécurité routière	98	Ordonnance	Modification du code de la route pour véhicules mis en fourrière (création d'un système d'information, interdiction de circuler, intervention expert en cas d'abandon de véhicule
Sureté	111	Ordonnance	Pérennisation caméras individuelles
Sureté	111	Ordonnance	Réagencement logistique des dispositions sûreté (ferroviaire, guidé, routier) du code des transports
Autres	128	Ordonnance	Adaptation du droit sur les installations à câbles
Autres	128	Ordonnance	simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées dans les zones de montagne
Ports	128	Ordonnance	création HAROPA
Maritime	135	Ordonnance	Navires autonomes
Maritime	135	Ordonnance	Restriction des permis d'armement pour professionnel et carte de circulations pour engins usager personnel
Maritime	135	Ordonnance	application convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves
Maritime	135	Ordonnance	application règlement UE sur surveillance, déclaration et vérification des émissions de CO2 du transport maritime
Maritime	135	Ordonnance	application résolution du comité de protection du milieu marin de l'OMI visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du recueil sur la navigation polaire
Maritime	135	Ordonnance	application transposition de la directive (UE) portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche et de la transposition de la directive (UE) portant mise en œuvre de l'accord relatif aux avenants à la convention du travail maritime
Maritime	135	Ordonnance	dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer
Sureté	135	Ordonnance	modification des dispositions sur l'amélioration de la sûreté portuaire
Maritime	135	Ordonnance	dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins et règle du droit applicable, précision sur l'aptitude médicale et service de santé au travail compétent

Maritime	135	Ordonnance	conditions de travail des jeunes travailleurs
Fluvial	135	Ordonnance	modification des règles applicables aux établissements flottants
Fluvial	135	Ordonnance	simplification des conditions de délivrance des titres de navigation
Fluvial	135	Ordonnance	soumettre à agrément les organismes de contrôles privés intervenant dans la délivrance des titres de navigation
Fluvial	135	Ordonnance	D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants,
Fluvial	135	Ordonnance	Moderniser le cadre applicable au transport fluvial - Modifier la quatrième partie du code des transports (8° de l'article 37)
Fluvial	135	Ordonnance	D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;
Fluvial	135	Ordonnance	D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
Fluvial	135	Ordonnance	de renforcer les modalités de sanctions applicables en cas de non respect des règles de police en matière de navigation intérieure
Fluvial	135	Ordonnance	transposition directive reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure
Fluvial	135	Ordonnance	Clarifier les règles applicables aux établissements flottants (7° de l'article 37)
Fluvial	135	Ordonnance	De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
Autres	135	Ordonnance	permettre à VNF de D'exercer sa mission de valorisation domaniale;
Autres	135	Ordonnance	permettre à VNF d'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre;
Autres	135	Ordonnance	permettre à VNF de De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;
Maritime	135	Ordonnance	Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du même code ;
Maritime	135	Ordonnance	Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;
Maritime	135	Ordonnance	adapter les dispositions aux outre-mer
Autres-social	167	Ordonnance	Négociation collective de la branche ferroviaire
Autres	169	Ordonnance	Ferroviaire compléter et moderniser les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire
Infras	3	Décret	Article 1er C : composition, fonctionnement organisation du COI
Gouvernance	3	Décret	changement composition CA IDFM
Gouvernance	16	Décret	Article 5 : applications de la section plan de mobilité
Données	25	Décret	Article 9 : seuils et caractéristiques à partir duquel la récupération de données ouvertes devient payante
Données	25	Décret	Article 9 : application de l'article sur le contrôle de déclaration de conformité
Données	25	Décret	Article 9 : application de l'article L. 1115- 1 au covoiturage

Accessibilité	27	Décret	article 10, alinéa 8 : accessibilité des cheminements pédestres
Données	28	Décret	Article 11 : application de l'article L. 1115-8 sur les obligations du service numérique multimodal
Accessibilité	28	Décret	Article 11 : application de l'article "plateforme unique de réservation "
Données	28	Décret	article 11: Application de l'article L. 1115-9 sur les obligations des services de transport
Covoiturage	35	Décret	Article 15 (à venir) : conditions de subventions trajet à vide sur covoiturage
Covoiturage	35	Décret	Article 15 -à venir) : conditions de subventions au-delà du partage de frais sur covoiturage
Verdissement	35	Décret	Modification du n°2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes, pour intégrer les deux-roues motorisés électriques (qui ont vocation à être autorisés sur les voies réservées)
Covoiturage	40	Décret	partage de frais covoiturage
Transport de marchandise	40	Décret	partage des frais de cotransportage (nature des frais pris en compte)
T3P	44	Décret	conditions de communication par les plateformes de la distance et du prix de la prestation
T3P	44	Décret	modalités d'abondement du CPF par les plateformes
T3P	44	Décret	précision sur les indicateurs des conditions de travail à publier par les plateformes
T3P	44	Décret	Modalités d'application des dispositions relatives à la charte de responsabilité sociale
T3P	45	Décret	modalités de subdélégation de l'organisation des sessions d'examen T3P par personnes agréées
Transport de marchandise	45	Décret	base de données nationale sur les T3P
T3P	47	Décret	portabilité des données
Sécurité routière	51	Décret	Article 21 : dérogation du maire sur EDP
Vélo	53	Décret	décret marquage
Vélo	53	Décret	liste des gares RATP et SNCF soumises à l'obligation de stationnement de vélos
Vélo	53	Décret	nombre et caractéristique du nombre de stationnement vélo dans les gares
Vélo	53	Décret	nombre minimal d'emplacements vélo dans les trains en fonction du matériel concerné
Vélo	53	Décret	application obligation emport de vélos dans les cars aux SLOs
Vélo	55	Décret	montant de l'amendement pour absence de sticker angle mort pour les PLs + modalités de mise en œuvre de l'obligation
Sécurité routière	58	Décret	présignalisation des arrêts de transport scolaire

Mobilité électrique	64	Décret	caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables
Mobilité électrique	64	Décret	modalités d'application des obligations relatives au stationnement des véhicules électriques dans les bâtiments neufs : nombre minimal et nature des dispositifs de sécurisation adaptée au risque
Mobilité électrique	67	Décret	Article 23 ter : interopérabilité et itinérance de la recharge
Mobilité électrique	67	Décret	dispositions relatives à la création, configuration, installation, approvisionnement, exploitation et utilisation des infras de recharge ou d'avitaillement carburant alternatif
Mobilité électrique	67	Décret	modalités de gestion de l'énergie et le cas échéant restitution par le véhicule électrique d'énergie au réseau
Mobilité électrique	68	Décret	contenu du schéma directeur de développement des infras de recharges
Mobilité électrique	68	Décret	fourniture par les opérateurs de recharge de leurs données
Mobilité électrique	69	Décret	modalités d'application de l'article limitant les refus possibles à la mise en œuvre par un propriétaire d'infras de recharge dans une copro
Mobilité électrique	69	Décret	modalités d'application de l'article limitant les refus possibles à la mise en œuvre par un propriétaire d'infras de recharge dans une copro : convention entre propriétaire et copro
Autres	71	Décret	décret relatif au contrôle (conditions d'agrément des organismes contrôleurs)
Autres	71	Décret	complément de rémunération biogaz : caractéristiques des installations qui y ont droit
Autres	71	Décret	contrôle des installations ayant le droit au complément rémunération
Autres	71	Décret	si non respect des objectifs de la PPE, appel d'offre possible
Autres	71	Décret	conditions complément de rémunération
Autres	71	Décret	conditions dans lesquelles une station de ravitaillement en GNC peut être raccordée au réseau de transport
Verdissement	82	Décret	Article 26 bis AB : message mobilité actives sur les pubs de voiture
Verdissement	82	Décret	Article 26 A : décret verdissement de flottes privées
Verdissement	82	Décret	Article 26 B : seuil nombre de conducteurs centrales de réservation soumises à obligation + part minimale de véhicules VTFE mis en relation
Verdissement	82	Décret	26CA : conditions de reporting
Forfait mobilité	82	Décret	Article 26 : application négo QVT et plan de mobilité employeurs dans le public
Forfait mobilité	82	Décret	Article 26 : définition mobilités partagées forfait mobilité
Forfait mobilité	82	Décret	Modalités d'application du forfait
Forfait mobilité	82	Décret	conditions titres de mobilité (mentions, utilisations, comptes bancaires,)
Forfait mobilité	82	Décret	conditions titres de mobilité : modalités de prise en charge notamment pour les salariés à temps partiel
Autres	86	Décret	expérimentation radar sonore

Verdissement	86	Décret	Décret définissant les critères caractérisant un non-respect des normes de qualité de l'air de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI
Sécurité routière	98	Décret	invisibilité forces de l'ordre : modalités de détermination des voies ou portion de voies et communication avec exploitant + modalités de sanctions
Sécurité routière	98	Décret	Article 31 : contrat type permis de conduire
Sécurité routière	98	Décret	Article 31 : possibilité police de retenir à titre conservatoire le permis de conduire : liste infractions
Sécurité routière	98	Décret	Article 31 : suite à rétention à titre conservatoire du permis de conduire, suspension définitive : liste infractions
Sécurité routière	98	Décret	Article 31 : récupération véhicule fourrière
Sécurité routière	99	Décret	modalités d'ouverture à la conduite encadrée des véhicules du groupe lourd
Autres-social	102	Décret	interdiction du repos dans les VUL
Sureté	111	Décret	conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques
Sureté	120	Décret	Article 33 : modalités d'application de l'article (mission de prévention de la RATP)
Infras	125	Décret	structure, modalités d'exécution et de mise à disposition des diagnostics PN
Ports	131	Décret	Cadre applicable aux conventions de terminal
Ports	131	Décret	Régime des hypothèques
Infras	134	Décret	membre et modalités de fonctionnement du conseil de surveillance de la SCSNE et règle de majorité. Règles transitoires pour continuité de fonctionnement
Maritime	135	Décret	modalités d'application mesures sur les titres de sécurité ou certificats de prévention de la pollution des navires
Maritime	135	Décret	conditions pour : frais liés aux visites d'inspection à la charge du propriétaire
Maritime	135	Décret	conditions d'application : frais liés aux déplacements et aux séjours à l'étranger relatif aux visites d'inspection sont à la charge du propriétaire
Maritime	135	Décret	mise en œuvre de la convention internationale sur le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses par mer.
Maritime	135	Décret	application disposition signalisations maritimes
Ports	135	Décret	Evolution du cadre applicable aux SMO gestionnaires de ports fluviaux
Gouvernance	52	Décret	Article 38 bis A : modalités d'application Arafer
Gouvernance	152	Décret	Application règlementaire des modifications introduites par la loi sur le périmètre de la RATP-GI
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	informations transmises aux salariés et leurs représentants par le "cédant" et le cas échéant par le nouvel exploitant
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	modalités de transmission de ces informations

Ouverture concurrence RATP	158	Décret	modalités d'accompagnement individuel et collectif des salariés bus de la RATP lors d'un changement d'exploitant
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	modalités de calcul du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	modalités et critères de désignation des salariés bus de la RATP transférés. Modalités et délais de communication de la liste des employés par le cédant. Modalités et délais d'information des salariés
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	Détermination du montant et des modalités de versement de l'indemnité en cas de rupture du contrat en cas de refus de transfert de son contrat de travail par le salarié
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	modalités de maintien de la rémunération des salariés bus de la RATP transférés
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	Modalités de maintien du régime spécial de retraite pour les salariés de la RATP
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	Conditions dans lesquelles les salariés transférés continuent à bénéficier de l'accès au réseau des centres de santé de la RATP et des activités sociales et culturelles du CSE
Ouverture concurrence RATP	158	Décret	Dispositions spécifiques en matière de temps de travail et de repos pour les conducteurs intervenant dans la zone dense urbaine francilienne (cadre social territorialisé)
Infras	160	Décret	Définition par voie réglementaire après avis ARAFER des dispositions pour nouvelles concessions autoroutières sur places covoiturage et bus express, et tarification différenciée niveau d'émission des véhicules
Infras	159	Arrêté	Fixation de la liste des marchés ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions déléguées au concessionnaire, tenant compte de leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés
Infras	159	Décret	Article 40 ter A : conditions dans lesquelles les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier
Autres-social	165	Décret	Article 41 : organisme tenant le registre des dockers
Autres-social	165	Décret	Article 41 : limite au nombre de dockers intermittents dans un port
Autres-social	165	Décret	Article 41 : conditions d'application : caisses de compensation des congés payés pour les entreprises de manutention
Autres-social	165	Décret	date dissolution cainagod + désignation liquidateur
Autres-social	165	Décret	conditions pour ramener les comptes de la cainagod à l'équilibre avant dissolution
Autres-social	165	Décret	modalités d'agrément de l'organisme assurant la gestion du fonds restant suite à dissolution cainagod
Autres-social	166	Décret	majoration des heures supplémentaires et régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances de transporteurs de marchandises
Infras	171	Décret	Article 46 bis : décret sur les modalités des transferts de gestion de petites lignes notamment catégorie de lignes considérées
Infras	171	Décret	modalité d'application article 46 bis sur transfert petites lignes

Autres	175	Décret	modalités d'obligation d'assurance pour les opérateurs ferroviaires sans licence d'entreprise ferroviaire
Accessibilité	19	Arrêté	article 7 : taux de place accessible PMR
Sécurité routière	35	Arrêté	Modification de l'arrêté du 24/11/1967 relatif à la signalisation routière et de l'instruction interministérielle relative à la signalisation routière (panneau voie réservée covoiturage)
Transport de marchandise	40	Arrêté	article 17 : plafond annuel de ressources cotransportage
Vélo	53	Arrêté	article 22 bis : schéma véloroutes
Mobilité électrique	68	Arrêté	niveau de pris en charge raccordement
Infras	86	Arrêté	article 28 ter : évaluation nuisances sonores ferroviaires
Infras	86	Arrêté	article 28 ter : évaluation nuisances vibrations ferroviaires
Sécurité routière	98	Arrêté	2 arrêtés sécurité routière
Sécurité routière	98	Arrêté	arrêté département expérimentation désintermédiation réservation places du permis de conduite
Sécurité routière	98	Arrêté	conduite supervisée : compétences minimales nécessaires
Sureté	111	Arrêté	Article 32 : conditions transitoires sur équipes cynotechniques (on vise de changer décret par arrêté)
Maritime	135	Arrêté	montant par jour de retard sanction déclarations liées au transport de marchandises dangereuses
Ouverture concurrence RATP	158	Arrêté	1 arrêté sur l'article 39 qui fixe la liste des communes dans le périmètre du cadre social territorialisé
Autres-social	165	Arrêté	arrêté sur les modalités selon lesquelles tout ouvrier docker doit être disponible à l'embauche
Sureté	117	Rapport	Bilan des atteintes sexistes dans les transports
Autres-social	166	Arrêté	arrêté si pas d'accord pour indemnisation des frais de déplacements des salariés des entreprises de transport routier

Source : DGITM



# **CALENDRIER DES PRINCIPALES ECHEANCES DE LA LOM**

## **1. Principales ordonnances**

### **Dans un délai d'un an :**

- Prises d'ordonnance pour préciser les conditions de la création d'une autorité organisatrice de la mobilité à Lyon, les modalités de la continuité du plan de déplacements urbains et de prélèvement du versement transport. (Article 14)

### **Dans un délai de deux ans :**

- « Création d'un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxe. » (Article 4)
- Modification de la législation pour permettre l'expérimentation du véhicule autonome ou à conduite déléguée (Article 31)
- Transposition de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen « relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie », notamment en fixant « des obligations progressive dans le temps » d'une proportion minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules lourds utilisés, acquis ou pris en location par les pouvoirs adjudicateurs<sup>35</sup>.

## **2. Principaux effets**

### **Après la promulgation de la loi :**

- « Pour les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou évaluation environnementale, aux projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi ; pour les autres projets, aux projets dont l'engagement des premiers travaux a lieu après le premier jour du troisième mois suivant la publication de la présente loi » : obligation d'évaluation de l'opportunité de pistes cyclables. (Article 53)

### **31 décembre 2020 :**

- Obligation d'instauration d'une ZFE « lorsque les normes de qualité de l'air ne sont (...) pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de [l'EPCI] compétent ». (Article 86)

---

<sup>35</sup> « Les pouvoirs adjudicateurs sont : 1° Les personnes morales de droit public ; 2° Les personnes morales de droit privé qui ont été créées pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial (...); 3° Les organismes de droit privé dotés de la personnalité juridique constitués par des pouvoirs adjudicateurs en vue de réaliser certaines activités en commun » (Article L1211-1 du code de la commande publique)

**1<sup>er</sup> juillet 2021 :**

- La Région prend la compétence mobilité dans les communautés de communes auxquelles la compétence mobilité n'a pas été transférée par les communes avant le 31 décembre 2020. (Article 8)

**1er janvier 2024 :**

- « Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières » devront avoir des stationnements vélos selon une liste et des modalités définies par arrêté. (Article 53)

**2025 :**

- Les EPCI de plus de 100 000 habitants « et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère » doivent avoir un plan d'action « en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national (...) dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025 ». (Article 85)

**31 décembre 2026 :**

- Date limite de mise en conformité des passages piétons : « aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. » (Article 52)

## FRANCE MOBILITE

A l'automne 2017, la ministre des transports, Elisabeth Borne, lançait les assises nationales de la mobilité. Cette consultation des acteurs du territoire visait à préparer la future loi d'orientation des mobilités (LOM). Ces assises ont fait émerger certains enjeux importants pour la politique des mobilités. L'enclavement des territoires ruraux, la volonté de développer des mobilités propres, la digitalisation des solutions de mobilité... Cette concertation a mis en lumière des verrous de plusieurs ordres au développement des innovations dans les territoires : réglementaires, administratifs, financiers, culturels, liés à la gouvernance.

En Janvier 2018, dans la continuité des assises de la mobilité, la ministre des transports lançait la démarche France Mobilité, sous l'appellation initiale « French Mobility ». Ce projet, pensé comme un complément opérationnel à la LOM, a été mis en route dans l'attente de l'adoption de cette dernière. Il vise à fédérer les créateurs d'innovations et les territoires autour d'une plateforme unique qui regroupera toutes les informations en lien avec la démarche. France Mobilité vise trois objectifs et s'articule autour de six axes pour les atteindre

Trois objectifs :

- Créer une communauté d'acteurs qui jouent un rôle dans les mobilités (entreprises de transport, start-ups, collectivités locales, incubateurs, fonds d'investissements, organismes de formation, associations ...)
- Faciliter les expérimentations et le passage à plus grande échelle des solutions innovantes de mobilité
- Déployer des solutions innovantes pour tous et dans tous les territoires, particulièrement en zones rurales et périurbaines.

Six axes de travail :

- 1- Désigner un « facilitateur » qui doit aider les porteurs de projets et effectuer les connexions entre les différents acteurs.
- 2- Réaliser une plateforme collaborative en ligne ([www.francemobilites.fr](http://www.francemobilites.fr)). Elle permettra de centraliser l'information liée à la démarche France Mobilité. Elle aura aussi pour objectif de partager les exemples et les retours d'expérience.
- 3- Fournir un appui à l'ingénierie territoriale, en particulier à travers des appels à projets comme la démarche TENMOD (voir plus loin).
- 4- Créer et à développer une culture de l'innovation dans le domaine de la mobilité chez tous les acteurs concernés, à travers des formations et des cycles de rencontre.
- 5- Promouvoir le recours à des innovations par les collectivités territoriales, l'Etat et les établissements publics. Pour cela, France mobilité cherche à promouvoir l'utilisation d'outils juridiques permettant l'achat d'innovations (marchés de recherche, partenariat d'innovation).
- 6- Orienter les financements de l'innovation pour donner une meilleure visibilité aux aides publiques et aux appels à projets en lien avec la mobilité.

Cette démarche, France Mobilité s'inscrit dans un cadre plus global de promotion de l'innovation par le gouvernement. En effet, les porteurs de projets sont encouragés à s'appuyer sur différents supports. Législatif d'abord à travers la LOM et la loi PACTE<sup>36</sup>. Sur des acteurs institutionnels ensuite, comme la

---

<sup>36</sup> LOI n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises

BPI France ou la Mission French Tech. Enfin, grâce à l'appel à manifestation d'intérêt Territoire d'expérimentation des nouvelles mobilités durables (TENMOD).

TENMOD est une procédure d'appel à manifestation d'intérêt (AMI) mis en place dans le cadre de la démarche France Mobilité. Il a pour but de sélectionner des projets de mobilité innovants dans les territoires peu dense, ruraux ou de montagne. Les lauréats obtiennent le label « French Mobility » et un soutien financier. Deux AMI ont été publiés en 2018 et un en 2019, ils ont plébiscité 61 projets. Une nouvelle AMI a été lancée pour l'année 2020.

La démarche France Mobilité est portée par des services de l'administration, Le Cerema et l'Ademe. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) co-pilote la plateforme collaborative et y effectue un travail de cartographie des projets. Il aidera au développement de la culture de l'innovation à travers des formations et aidera à soutenir les territoires peu denses en termes d'ingénierie par des démarches d'animation territoriale. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), s'implique dans l'appel à manifestation d'intérêt TENMOD, à travers des financements et des appuis en matière d'ingénierie financière.

Ademe	Cerema
<p>L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est sous la tutelle des ministères de la Transition écologique et solidaire, et de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.</p> <p>Ses objectifs sont la lutte contre le réchauffement climatique et la maîtrise des ressources. Pour cela elle cherche à mobiliser les citoyens, les acteurs économiques et les territoires. Son action se traduit par la production d'études ; la sensibilisation des publics via des campagnes de communication ; le conseil des acteurs socio-économiques ; le soutien financier à la mise en œuvre de projets ainsi que l'application de mesures régionales ou nationales. Elle appuie notamment la mise en place des Zones à faibles émissions (ZFE)</p>	<p>Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) est un établissement public à caractère administratif. Il est sous la tutelle des ministères de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires.</p> <p>Son objectif est de favoriser une transition vers une économie sobre en ressource et décarbonée en proposant une ingénierie et une expertise technique dans plusieurs domaines. Il se positionne comme un centre de ressource et un partenaire de proximité. Ses actions consistent à appuyer la mise en place des politiques publiques, promouvoir les innovations et la recherche, aider à la diffusion des connaissances, il travaille aussi à l'établissement de normes, comme par exemple en apportant une méthode pour la réalisation des enquêtes ménage-déplacement.</p>

### *Cœur de ville*

Cœur de Ville est une démarche qui vise à améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes, ainsi qu'à confirmer le rôle moteur de ces villes dans le développement du territoire. Elle a été lancée le 14 décembre 2017 lors de la Conférence Nationale des Territoires par le gouvernement. Ce projet est porté par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) qui coordonne notamment la mise en place d'une plateforme de ressource regroupant les actions effectuées et les retours d'expérience de la démarche Cœur de Ville.

Partant du constat que les villes moyennes sont soumises à des difficultés grandissantes, l'Etat a décidé de rassembler l'association Villes de France, les élus et trois partenaires financiers (la Banque des territoires, Action logement et l'agence nationale de l'habitat). Cela dans le but de créer un plan de soutien aux villes moyennes de 5 milliards d'euros sur 5 ans. 222 territoires ont été sélectionnés pour bénéficier de ces aides pour revitaliser leur centre-ville. Dans le cadre d'un projet de territoire, la commune, l'intercommunalité ainsi que les partenaires publics et privés sont amenés à signer une convention les engageant autour de 5 axes : la réhabilitation de l'habitat, le développement économique et commercial, l'accessibilité et la mobilité, la mise en valeur de l'espace public et du patrimoine et l'accès aux équipements et aux services publics.

## **RESSOURCES EXTERNES**

Nous reportons ci-dessous la liste de quelques publications liées à la Loi d'orientation des mobilités et des principaux acteurs des mobilités.

### **Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire :**

- Les mesures clefs de la #LoiMobilités (8 pages)
- Loi Mobilités : Tout comprendre en 15 mesures (12 pages)
- Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir, Conseil d'Orientation des Infrastructures, janvier 2018 (19 pages)
- Assises nationales de la mobilité : synthèse des ateliers thématiques, décembre 2017 (450 pages)
- Développement des véhicules autonomes – Orientations stratégiques pour l'action publique, mai 2018 (96 pages)

### **ADCF :**

- Loi d'orientation des mobilités. Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes, janvier 2020 (17 pages)

### **GART :**

- Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions, janvier 2020 (70 pages)

### **CESE :**

- Travail, emploi et mobilités, novembre 2019 (92 pages)

### **Sénat :**

- Orientation des mobilités. Comprendre les enjeux (2 pages)

### **Cerema :**

- Loi d'orientation des mobilités : des solutions pour tous ? Éléments de décryptage du projet de loi et de son contexte, Forum Mouvements Communauté d'Agglomération du Pays Basque, 9 février 2019 (23 pages)

### **ATEC-ITS :**

- LOM, ce qu'il faut retenir pour les ITS (1 page)

### **Transdev :**

- Transdev et la Loi d'Orientation des mobilités. Pour une mobilité du quotidien pensée par et pour les territoires (2 pages)

### **FNAUT :**

- LOM : du Sénat à l'Assemblée, les avancées attendues par la FNAUT (2 pages)



**THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT**

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS - TEL 01 44 13 31 08 - FAX 01 44 13 31 21

E-MAIL : [secretariat@tdie.eu](mailto:secretariat@tdie.eu). SITE : [www.tdie.eu](http://www.tdie.eu)