



Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité

Version 1

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	5
INTRODUCTION	6
LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DES POLITIQUES DE MOBILITÉ.....	7
Liens entre politiques de mobilités et politiques en faveur de l’environnement	7
Évolution de la liste des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)	7
Évolution de la compétence « mobilité ».....	7
Les régions deviennent AOM	8
Modalités de couverture de l’intégralité du territoire par une AOM « locale ».....	9
Modalités de reprise de la compétence AOM « locale » par l’EPCI	11
Versement mobilité.....	12
LA PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES	13
Programmes d’investissement prioritaires et ressources dédiées	13
Conseil d’orientation des infrastructures.....	14
Sociétés de projets	14
LA COOPÉRATION ENTRE AOM	15
Bassins de mobilité.....	15
Contrats opérationnels de mobilité	15
Comités des partenaires.....	16
Évolution des syndicats mixtes de type « loi SRU »	16
LA PLANIFICATION DES MOBILITÉS	18
Plans de mobilité (ex-plans de déplacements urbains).....	18
Plans de mobilité simplifiés	19
Schémas régionaux d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires	20
Schémas de développement des aires de covoiturage	20
Mobilité et urbanisme.....	20
Déplacements domicile-travail et plans de mobilité employeurs.....	20
Forfait « mobilités durables »	21
LA MOBILITÉ INCLUSIVE	23
Plan d’action commun en faveur de la mobilité solidaire.....	23
Capacité pour les AOM d’organiser des services de mobilité solidaire	23
Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite	23
Services de substitution en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite.....	24
Accessibilité des places de stationnement équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, hydrogène et gaz naturel.....	24
Mise en ligne du bilan des travaux d’accessibilité engagés par les AOM	25

L'OUVERTURE DES DONNÉES, L'INFORMATION MULTIMODALE ET LA BILLETTIQUE	26
Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité	26
Élargissement des missions de l'autorité de régulation des transports (ART).....	27
Collecte des données d'accessibilité des services réguliers de transport public.....	27
Services d'information et de billettique multimodales.....	28
Accès aux données pertinentes des systèmes intégrés des véhicules.....	29
LES MOBILITÉS PARTAGÉES.....	30
Subventions accordées aux covoitureurs.....	30
Facilités de stationnement et de circulation pour les covoitureurs.....	31
Modalités de contrôle des voies réservées au covoiturage.....	31
Régulation du déploiement des services dits de « <i>free floating</i> »	32
LES MOBILITÉS ACTIVES.....	34
Lutte contre le vol	34
Stationnement sécurisé des vélos en gares	35
Emport de vélos non démontés dans les trains	35
Emport de vélos non démontés dans les cars.....	36
Équipement des bâtiments en stationnements vélos.....	36
Éducation à la pratique du vélo dans l'espace public	36
Infrastructures destinées aux mobilités actives.....	36
Restrictions concernant la circulation des engins de déplacement personnel.....	38
Interdiction de stationnement en amont des passages piétons.....	38
Dispositifs de matérialisation des « angles morts »	38
VERS UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR.....	39
Infrastructures de recharge pour véhicules électriques	39
Transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions.....	40
Messages promotionnels en faveur de la mobilité durable.....	40
Plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques.....	40
Zones à faibles émissions « mobilité »	41
Contrôle d'accès aux zones à faibles émissions « mobilité »	42
Autres dispositions en faveur de la qualité de l'air	43
Interopérabilité des dispositifs de recharges ouverts au public	43
Développement du biogaz	43
Renouvellement des parcs de véhicules lourds et légers par des véhicules propres et économes en énergie.....	43
LES MESURES SPÉCIFIQUES AUX OUTRE-MER.....	45
Autorité organisatrice de la mobilité unique : harmonisation des textes	45
Politique de continuité territoriale.....	45
LES MESURES SPÉCIFIQUES À L'ÎLE-DE-FRANCE	46

Délégation à une autorité organisatrice de second rang.....	46
Ouverture à la concurrence en Île-de-France	46
Missions de l’Autorité de régulation des transports.....	47
Commande publique.....	47
Cadre social territorialisé	47
LES AUTRES MESURES	49
Développement de « RER métropolitains »	49
Transport des élèves debout.....	49
Devenir du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l’agglomération lyonnaise (SYTRAL)...	50
Diverses dispositions en matière de gouvernance.....	50
Déploiement des véhicules autonomes et connectés	50
Possibilité de déroger à la limitation de vitesse à 80 km/h	50
Décentralisation du stationnement payant sur voirie	51
Descente à la demande en période nocturne	51
Interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public.....	51
Bagages oubliés dans les gares.....	51
Encadrement des équipes cynotechniques.....	52
Caméras individuelles.....	52
Formation des personnels de l’exploitant.....	52
Domaine d’intervention du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP et droit d’accès des représentants de secours et des forces de l’ordre	52
Passages à niveau	53
Règles de sécurité à bord des autocars.....	53
Transport par câble	53
Développement de la mobilité durable sur le réseau autoroutier	54
Modalités de transfert des petites lignes ferroviaires	54
Accessibilité des réseaux de transport.....	54
Exploitation commerciale de véhicules autonomes	54
Réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence.....	55
FOIRE AUX QUESTIONS.....	56
TABLEAU RÉCAPITULATIF DU POSITIONNEMENT DE CHAQUE MESURE DANS LA LOI	66

AVANT-PROPOS

La promulgation de la loi d'orientation des mobilités, le 24 décembre 2019, est l'aboutissement d'un long processus de concertation entre les parties prenantes et l'État, suivi d'un long travail parlementaire.

Le GART y a pris toute sa part en co-organisant les États Généraux de la Mobilité Durable avec ses partenaires (UTP, FNTV, Régions de France, FNAUT et TDIE), en participant très activement aux Assises de la Mobilité et en rédigeant pas moins de 150 amendements proposés aux parlementaires tout au long de la discussion du texte.

Parti d'un texte doté d'une centaine d'articles, le projet de loi, singulièrement raccourci après le passage en Conseil d'État aboutit, finalement, à une loi d'orientation de 189 articles.

Bien sûr, toutes les demandes du GART n'ont pas été retenues par le Parlement mais de nombreuses mesures, fondamentales, sont maintenant gravées dans une loi de la République.

Parmi elles, nous en retenons notamment quatre qui peuvent être mises en exergue :

- La couverture à 100 % du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité. De ce fait, 900 communautés de communes devront se positionner avant la fin de l'année sur la prise de la compétence « mobilité » ;
- Le passage d'une logique de transports à une logique de mobilité mobilisant pleinement le potentiel de toutes les mobilités (autopartage, covoiturage, vélo, engins de déplacement personnel...);
- Le principe d'ouverture des données et la mise en place d'une gouvernance et d'une régulation de cette ouverture qui permettront d'accélérer la mise en œuvre d'une véritable mobilité servicielle ;
- La généralisation des zones à faibles émissions « mobilité » (ZFE) qui sont un outil indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air, avec un effet direct sur la santé publique, et qui favoriseront la transition énergétique.

Il n'en reste pas moins que certaines dispositions sont complexes voire difficiles à appliquer. Elles nécessiteront un gros travail de pédagogie auprès des collectivités et parties prenantes concernées. Le GART participera pleinement à cet accompagnement.

Le document que nous publions aujourd'hui est un guide de décryptage qui constitue la première pierre apportée par le GART à ce travail.

Bonne lecture !

INTRODUCTION

Le présent document répertorie les principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) intéressant les autorités organisatrices de la mobilité.

Pour ce faire, les principales thématiques de la loi y sont successivement abordées, de manière à mettre en exergue les mesures les plus importantes.

Sur la forme, afin de faciliter la lecture et le parcours du document, nous avons donné un intitulé clair à chaque mesure et avons indiqué le numéro de l'article de loi dans lequel elle se trouve.

Sur le fond ensuite, chacune des mesures est précisément détaillée, et, le cas échéant, un cartouche vient préciser les mesures réglementaires nécessaires à sa mise en application. Rappelons que lorsqu'une disposition ne nécessite pas de document réglementaire d'application, il faut considérer qu'elle s'applique de manière immédiate.

En fin de document, figure une foire aux questions apportant des réponses aux principales questions que le GART a reçues de la part de ses adhérents au sujet de l'interprétation de certaines dispositions de cette loi.

Cette foire aux questions est suivie d'un tableau récapitulatif dans quels articles de la loi sont positionnées chacune des dispositions analysées dans le document.

Ce guide a ainsi pour ambition de fournir aux autorités organisatrices de la mobilité un premier décryptage de la LOM. Il n'a toutefois pas vocation à reprendre exhaustivement toutes les mesures comprises dans cette loi, composée de plus de 180 articles. C'est pourquoi, certaines de ses dispositions n'y sont pas abordées.

Il ne doit pas non plus être appréhendé comme un guide de prise de la compétence « mobilité » à destination des collectivités, notamment des communautés de communes, qui souhaiteraient se constituer en AOM. De prochaines publications, réalisées en partenariat avec les autres acteurs concernés par cette loi, viendront ultérieurement répondre à ce besoin.

BON À SAVOIR

Cette première version du guide est susceptible de faire l'objet de plusieurs mises à jour dans les prochaines semaines, afin de prendre notamment en compte la publication des différents textes réglementaires d'application de la loi (décrets, arrêtés...).

[Le texte de la loi d'orientation des mobilités est consultable en ligne sur legifrance.gouv.fr](https://www.legifrance.gouv.fr)

LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

La LOM pose de nouvelles fondations en matière de gouvernance institutionnelle de la mobilité.

Liens entre politiques de mobilités et politiques en faveur de l'environnement

Article 8

Elle renforce tout d'abord les liens entre politiques de mobilités et politiques en faveur de l'environnement, en écrivant explicitement que les actions des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent répondre à des grands enjeux en matière de lutte contre le changement climatique, contre la pollution atmosphérique et sonore, et en matière de protection de la biodiversité.

Ces actions doivent par ailleurs être adaptées à tous les types de territoires desservis, et à toutes les catégories d'usagers.

Évolution de la liste des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Article 8

Plus concrètement, l'article L. 1231-1 du code des transports, qui désigne les collectivités autorités organisatrices de la mobilité (AOM), est réécrit pour prendre en compte les modifications suivantes :

- Les communes ne pourront plus être AOM après le 1^{er} juillet 2021, à l'exception de celles situées sur des îles mono-communales (hors EPCI). En corollaire, cela signifie que les syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) ne pourront plus être AOM ;
- Les communautés de communes ne sont AOM qu'en cas de transfert de la compétence par leurs communes membres ;
- Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural peuvent être AOM si leurs EPCI membres leur transfèrent la compétence.

Précisons que, bien naturellement, les collectivités qui étaient AOM avant la LOM le demeurent¹.

Évolution de la compétence « mobilité »

Article 8

La compétence « mobilité » est toilettée. Un nouvel article du code des transports² vient préciser son contenu, en la définissant comme la capacité d'organiser six catégories de services.

¹ Pour rappel, il s'agit des communautés d'agglomération, des communautés urbaines, des métropoles, de certains syndicats mixtes et de certaines communautés de communes.

² Article L. 1231-1-1.

Ces catégories sont les suivantes :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- Services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- Services de mobilité solidaire.

L'une des évolutions les plus structurantes apportées par la LOM à l'exercice de la compétence « mobilité » est qu'une AOM n'a plus l'obligation d'organiser l'un ou l'autre de ces services, mais peut choisir d'organiser ceux qu'elles trouvent les plus adaptés à ses spécificités locales.

La compétence « mobilité » devient de ce fait une compétence dont l'exercice se fait « à la carte ».

Les régions deviennent AOM

Article 8

Les régions, quant à elles, deviennent autorités organisatrices de la mobilité à part entière, et, sur le modèle des AOM « locales », peuvent décider d'exercer tout ou partie des catégories de services énumérés ci-dessus.

Les services ainsi exercés sont alors considérés comme étant « d'intérêt régional ».

Par ailleurs, chacune des missions ou des attributions d'une région peut être déléguée à une collectivité territoriale, un EPCI, une AOM ou un syndicat mixte de type « loi SRU »³. Cette délégation nécessite la signature d'une convention entre les parties.

La collectivité délégataire agit alors en tant qu'autorité organisatrice de second rang (AO2) et non en tant qu'AOM à part entière.

Il en est de même dans le cadre d'un groupement européen de coopération territoriale (GECT).

Notons toutefois que, à la différence des autres AOM, les régions et les communautés de communes AOM ne sont pas soumises aux obligations suivantes :

- élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité,
- établissement d'un compte relatif aux déplacements,
- instauration d'un service d'information à l'intention des usagers.

³ Pour rappel, le syndicat mixte de type « loi SRU » est un syndicat mixte de coopération créé par la loi « solidarité et renouvellement urbains » (SRU) du 13 décembre 2000.

Ses missions obligatoires sont de veiller à :

- la coordination des services organisés par ses membres,
- la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers,
- la mise en place d'une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Même s'il peut exercer d'autres missions facultatives, sa vocation première n'est pas, à la différence d'un syndicat mixte « classique », d'être une autorité organisatrice de la mobilité.

Modalités de couverture de l'intégralité du territoire par une AOM « locale »

Article 8

L'un des objectifs principaux de la LOM étant de couvrir l'intégralité du territoire national par une AOM « locale », toutes les communautés de communes sont incitées à se positionner rapidement sur leur souhait ou non de devenir AOM.

Celles qui désirent se saisir de la compétence « mobilité » ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour adopter une délibération en ce sens.

Les modalités de prise de la compétence sont régies par les règles classiques inscrites au code général des collectivités territoriales (CGCT), à savoir :

- Le vote de délibérations concordantes par la communauté de communes et ses communes membres,
- Une règle de majorité qualifiée à respecter pour acter le transfert de la compétence « mobilité » à l'EPCI⁴,
- Un positionnement des communes voté par le conseil municipal dans un délai maximal de trois mois après la délibération de l'intercommunalité (soit jusqu'au 31 mars 2021). En cas d'absence de vote par le conseil municipal, l'avis de la commune concernée est réputé favorable.

Une fois l'ensemble de ces critères réunis, le transfert de la compétence « mobilité » à la communauté de communes s'effectue avec une prise d'effet fixée au 1^{er} juillet 2021 au plus tard.

Dans ce cas, si la communauté de communes souhaite prendre en charge les services de transport réguliers, à la demande et scolaires intégralement organisés par la région au sein de son ressort territorial, elle doit en faire la demande expresse. Le transfert de ces services se fait alors « en bloc » dans un délai défini conjointement avec la région.

En cas d'absence de transfert de la compétence « mobilité » à la communauté de communes, c'est la région qui exerce, à compter du 1^{er} juillet 2021, la compétence sur les ressorts territoriaux des communautés de communes concernées. Elle devient alors AOM « locale » par substitution des EPCI.

De ce fait, l'objectif de couverture de l'intégralité du territoire par une AOM « locale » est rempli.

POINT DE VIGILANCE

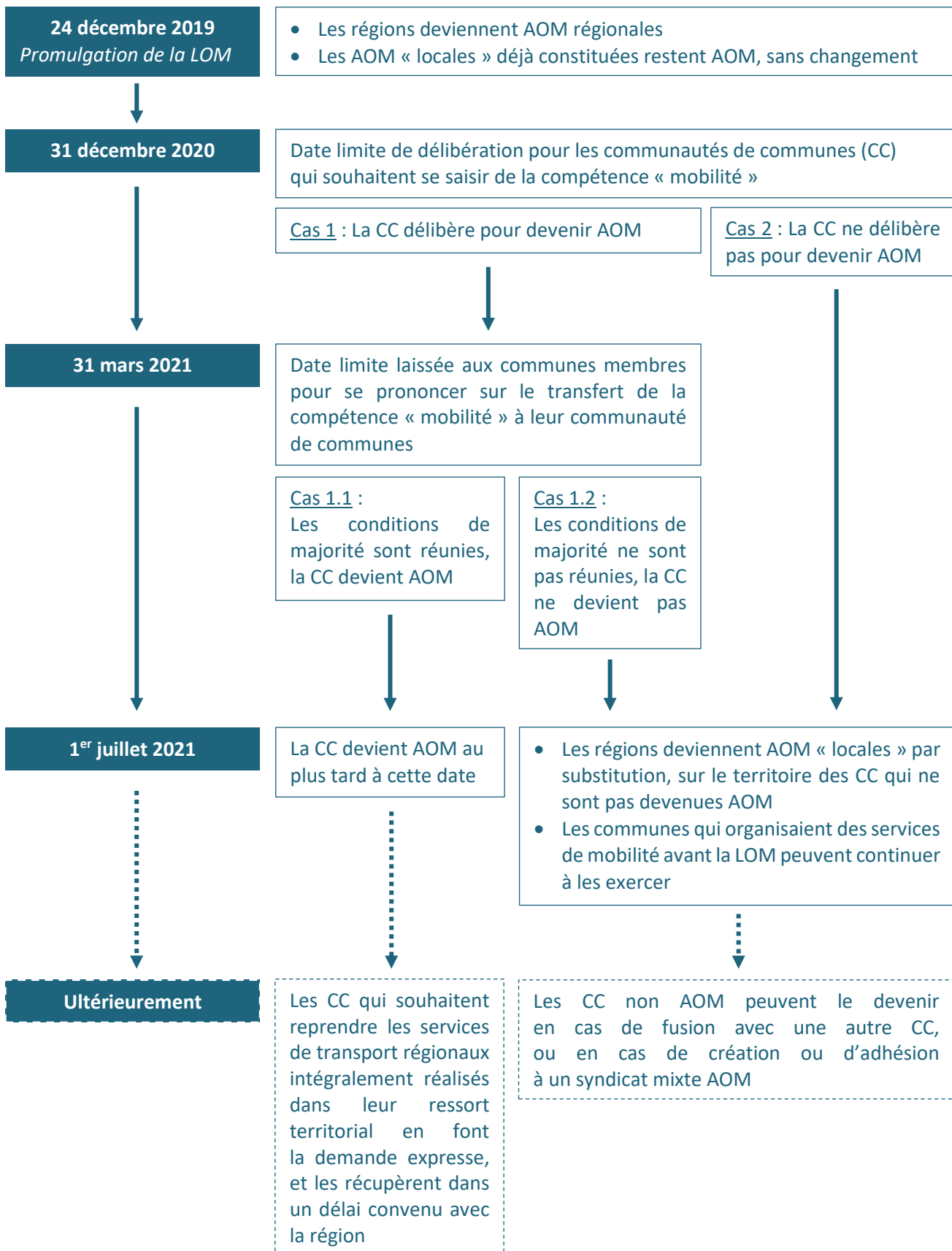
Exercer la compétence AOM n'est pas synonyme d'organisation effective de services de transport. En effet, l'exercice de la compétence « mobilité » étant « à la carte », une AOM peut très bien décider de n'organiser aucun service.

⁴ Selon la règle de majorité inscrite à l'article L. 5211-5 du CGCT, pour que le transfert de compétence se fasse, l'accord doit être exprimé par :

- deux tiers au moins des conseils municipaux des communes représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci,
- ou par la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population.

Cette majorité doit par ailleurs nécessairement comprendre le conseil municipal de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale de l'intercommunalité.

Schéma synoptique de la procédure de couverture intégrale du territoire par une AOM « locale »



Dans les ressorts territoriaux où la région est devenue AOM « locale » par substitution, lorsqu'une ou plusieurs communes organisaient déjà des services de mobilité, elles peuvent continuer à le faire et à prélever du « versement mobilité » à cette fin.

Notons toutefois que cela ne remet pas en cause le fait qu'elles aient perdu leur qualité d'AOM. Cette mesure dérogatoire est instaurée afin ne pas démanteler une offre de mobilité existante sur un territoire, et ainsi, ne pas engendrer un déficit de mobilité pour les habitants.

Il en est de même lorsqu'une commune avait transféré sa compétence mobilité à un syndicat mixte AOM, puisque ce dernier peut, par dérogation, continuer à exercer la compétence AOM sur le territoire de la commune concernée.

Enfin, si elles le désirent, les communes situées sur des îles mono-communales (hors EPCI) peuvent transférer leur compétence « mobilité » à la région.

Ce transfert est de droit s'il intervient avant le 31 mars 2021 (date d'effet alors fixée au 1^{er} juillet 2021), ou est soumis à l'accord de la région s'il intervient après cette date.

Dans ce cas, la région dispose d'un délai de trois mois pour refuser le transfert.

Modalités de reprise de la compétence AOM « locale » par l'EPCI

Article 8

Dans certains cas exhaustivement listés par la loi, une communauté de communes aura la possibilité, si elle le souhaite, de récupérer ultérieurement sa compétence d'AOM « locale ».

Il s'agit des cas où elle serait amenée à fusionner avec une autre communauté de communes ou à créer ou à adhérer à un syndicat mixte AOM.

Ce retour de la compétence « au local » intervient alors dans un délai de 18 mois.

Là encore, si elle souhaite les reprendre, la communauté de communes concernée doit expressément demander à la région le transfert des services réguliers, à la demande et scolaires intégralement organisés jusqu'alors sur son ressort territorial. Le transfert de ces services se fait là encore « en bloc ».

Par ailleurs, lorsqu'une ou plusieurs des communes présentes sur son ressort territorial avai(en)t continué à exercer des services de mobilité, le transfert de ces services vers l'EPCI se fait automatiquement dans un délai d'un an.

Ces différents transferts sont soumis aux règles générales de transfert de compétence entre collectivités territoriales (biens, équipements, services,...).

Une évaluation des charges et ressources transférées est réalisée, et fait l'objet d'une convention élaborée par les collectivités concernées ou par l'intermédiaire d'une commission locale d'évaluation des charges transférées.

Versement mobilité

Article 13

La LOM institue le versement mobilité (VM) en lieu et place du versement transport.

Son instauration est désormais conditionnée à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Ainsi, la délibération d'instauration du versement mobilité devra désormais énumérer les services de mobilité justifiant le taux du versement choisi.

Notons que les AOM ayant instauré le versement transport avant la LOM ne devront pas délibérer de nouveau. Cette disposition ne s'appliquera qu'aux instaurations post-LOM.

Si l'instauration du VM dépend de la mise en place de services réguliers, il pourra toutefois être affecté au financement de l'ensemble de la compétence mobilité dont les services sont listés à l'article L. 1231-1-1 du code des transports.

Par ailleurs, la loi actualise le périmètre de perception du versement mobilité additionnel (VMA) levé par les syndicats mixtes de type « loi SRU ».

La notion d' « espace à dominante urbaine » est remplacée par celle d' « aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques ».

Cette mesure entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021.

S'agissant des syndicats mixtes « AOM » et des syndicats mixtes de type « loi SRU », la LOM leur permet désormais de réduire ou porter à zéro le taux de VM ou de VMA.

Cette modulation est possible par EPCI selon un critère déterminé à partir de la densité de population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du CGCT. La réduction du taux de VM ou de VMA est en rapport avec l'écart constaté en se fondant sur ce critère entre les différents EPCI du syndicat.

Cette modulation n'est pas possible pour les autres AOM.

Enfin, la loi actualise l'article L. 5722-7-1 du CGCT qui permet aux syndicats mixtes « AOM » de lever le versement mobilité en intégrant les régions parmi les membres constitutifs de ces syndicats.

POINT DE VIGILANCE

Les communautés de communes qui décideront de ne pas mettre en place de services réguliers de transport ne pourront pas instaurer le versement mobilité.

La LOM ne prévoit pas de financement spécifique pour ces communautés de communes car, dans le cadre du transfert aux intercommunalités d'une fraction de TVA en remplacement de la taxe d'habitation, le gouvernement argue que la nouvelle ressource sera plus dynamique que prévue initialement. Le gouvernement propose ainsi aux communautés de communes de dédier ces ressources supplémentaires à la mobilité.

LA PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES

La LOM fixe la stratégie d'investissement de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037.

Programmes d'investissement prioritaires et ressources dédiées

Articles 1 et 2

Cinq programmes d'investissement prioritaires sont définis.

Un rapport annexé à la loi décline cette stratégie et définit les montants de dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour sa mise en œuvre :

- 13,7 milliards d'euros sont programmés pour la période 2019 – 2023,
- 14,3 milliards d'euros sont prévus sur la période 2023 – 2027.

Le budget de l'AFITF sera complété notamment par :

- L'affectation intégrale du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euros par litre de TICPE sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, hausses prévues par la loi de finances 2015,
- L'affectation de la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Les cinq programmes d'investissement prioritaires sont :

- Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants,
- Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires,
- Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux,
- Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien,
- Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

En complément de ces cinq priorités, l'État poursuivra l'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux.

S'agissant de la mobilité du quotidien, la loi prévoit plusieurs appels à projets⁵, dont certains ont déjà été lancés, pour un montant d'un milliard d'euros pour accompagner les AOM dont :

- 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun,
- 50 millions d'euros pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés,
- 350 millions d'euros pour soutenir les modes actifs notamment le vélo et la marche.

⁵ Notons que le 4^e appel à projets transports collectifs en site propre (TCSP) a été annoncé pour la mi-2020 lors des discussions parlementaires sur le projet de loi LOM. Pour autant, son périmètre et son contenu ne sont pas encore connus.

Conseil d'orientation des infrastructures

Article 3

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), mis en place à l'occasion des Assises de la mobilité, est pérennisé.

Le gouvernement présente tous les ans un rapport de l'avancée de la programmation financière et opérationnelle des investissements. La programmation financière est actualisée au plus tard le 30 juin 2023 puis tous les cinq ans.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret viendra définir la composition, le fonctionnement et l'organisation du COI.

Sociétés de projets

Article 4

Le modèle de la société du Grand Paris est rendu généralisable à toute la France, moyennant la rédaction d'une ordonnance par le gouvernement dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la LOM.

Les projets d'infrastructures qui pourraient justifier la création de telles sociétés de projets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- représenter un coût prévisionnel d'au moins un milliard d'euros hors taxe ;
- faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ;
- disposer d'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets ;
- avoir une rentabilité socio-économique positive.

LA COOPÉRATION ENTRE AOM

La LOM apporte des précisions quant au contenu du chef de filât des régions en matière « d’intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport ».

Elle détaille plus particulièrement les modalités de mise en œuvre opérationnelle de ce chef de filât.

Bassins de mobilité

Article 15

Tout d’abord, pour organiser l’action commune des AOM, une cartographie des bassins de mobilité doit être élaborée au sein de chaque région.

Cette cartographie est définie par la région, en concertation avec les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire. Si la région agit en tant qu’AOM « locale » par substitution sur le ressort d’une communauté de communes ou d’une commune située sur une île mono-communale, ces dernières sont également associées.

Notons qu’il n’est pas possible de diviser le territoire d’un EPCI entre plusieurs bassins de mobilité, sauf si l’EPCI concerné délibère formellement en faveur de ce partage.

Il est possible de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l’importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions rend cette option pertinente.

Dans ce cas, chacune des régions concernées doit ajouter le bassin de mobilité interrégional en question à sa cartographie.

Contrats opérationnels de mobilité

Article 15

Par la suite, un contrat opérationnel de mobilité doit être élaboré à l’échelle de chaque bassin de mobilité. Dans le cas d’un bassin de mobilité interrégional, un contrat opérationnel de mobilité doit également être élaboré à cette échelle.

Ce contrat réunit les acteurs associés à l’élaboration de la cartographie des bassins de mobilité, ainsi que les gestionnaires de gares et de pôles d’échanges. D’autres partenaires intéressés peuvent également être associés.

Il a pour but de rendre pleinement opérationnelle l’action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et l’intermodalité en matière de desserte, d’horaires, de tarification, d’information et d’accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l’aménagement et le fonctionnement des pôles d’échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;

- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

La durée de ces contrats est fixée librement par les collectivités locales. La loi oblige uniquement à ce qu'ils soient évalués à mi-parcours, notamment au regard d'indicateurs de suivi préalablement définis par les signataires.

Comités des partenaires

Article 15

Chaque AOM doit créer un comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur son territoire. Elle est libre d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement, à condition d'y associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants.

Ce comité se réunit selon une récurrence *a minima* annuelle, ainsi qu'avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire. Il doit également débattre de la qualité des services et de l'information des usagers mise en place.

POINT DE VIGILANCE

Le vocable « évolution substantielle » est laissé à la libre interprétation des acteurs concernés.

Ce comité se réunit également avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du document de planification dont l'AOM concernée a la charge (plan de mobilité par exemple).

Lorsqu'une région est AOM « locale » par substitution, elle crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes et leurs groupements à l'échelle territoriale pertinente qui est, au maximum, celle du bassin de mobilité.

Île-de-France Mobilités est également chargé de créer un comité des partenaires, qui remplace le comité des partenaires du transport public en Île-de-France, comprenant notamment les représentants des communes ou intercommunalités franciliennes.

Évolution des syndicats mixtes de type « loi SRU »

Article 15

La coopération entre autorités organisatrices est également abordée sous le prisme des syndicats mixtes de type « loi SRU ».

À ce titre, la liste des collectivités pouvant être membres de ces syndicats est logiquement élargie aux régions, puisqu'elles sont désormais AOM à part entière, et, lorsque les spécificités locales le nécessitent, aux départements au titre de leur compétence « voirie ».

Bien que les compétences obligatoires des syndicats mixtes de type « loi SRU » ne soient pas modifiées par la LOM, cette dernière leur confère beaucoup plus de flexibilité dans la détermination de leurs compétences.

En effet, un syndicat mixte de type « loi SRU » peut désormais organiser tout service de mobilité qu'un ou plusieurs de leurs membres souhaiteraient lui confier. Cela inclut notamment l'organisation de services ferroviaires régionaux.

LA PLANIFICATION DES MOBILITÉS

Plans de mobilité (ex-plans de déplacements urbains)

Article 16

Les plans de déplacements urbains sont tout d'abord ré-intitulés « plans de mobilité » (PDM).

Des objectifs supplémentaires leur sont assignés en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore, et de préservation de la biodiversité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Certains de leurs objectifs sont ensuite modifiés, notamment pour mieux prendre en compte les mobilités actives ou les territoires peu denses.

De nouveaux objectifs font également leur apparition, à l'instar de ceux en matière d'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, ainsi qu'en termes d'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.

Par ailleurs, les PDM sont enrichis d'un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, afin de définir notamment les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.

Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

Le cas échéant, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire pour les flux de marchandises et de passagers peut également être ajouté au PDM. Il est principalement destiné aux agglomérations desservies par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré.

Ce schéma doit notamment permettre d'identifier les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.

Des possibilités de modification simplifiée des plans de mobilité sont par ailleurs instaurées, à condition que les modifications apportées au plan concernent le stationnement et la circulation. Cela permet au PDM de gagner en réactivité, notamment au regard des arrêtés de police que peuvent être amenés à prendre les maires des communes membres de l'AOM.

L'adoption du plan ainsi modifié n'est alors conditionnée qu'à une procédure de participation du public, et non à une enquête publique.

Les liens de compatibilité entre les plans de mobilité et les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) sont précisés :

- le plan de mobilité doit être compatible avec le PCAET lorsque ce dernier recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM ;
- le plan de mobilité doit uniquement prendre en compte le PCAET lorsque celui-ci ne recouvre qu'une partie du ressort territorial de l'AOM concernée.

POINT DE VIGILANCE

Il est important de noter que la LOM ne modifie en rien le seuil d'éligibilité à l'obligation de réaliser un plan de mobilité.

Ainsi, seules les AOM incluses totalement dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE⁶, ou en recoupant une pour partie, restent soumises à cette obligation.

Une exception est toutefois créée pour les communautés de communes AOM qui sont exonérées de toute obligation, quelles que soient leurs situations démographiques respectives.

À noter que les régions agissant en tant qu'AOM « locale » par substitution ne sont pas non plus soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.

Les AOM nouvellement créées suite à la LOM et éligibles à l'obligation de réaliser un plan de mobilité, ce qui exclut donc de fait les communautés de communes, disposent d'un délai de 24 mois pour élaborer leurs plans.

En Île-de-France, les « plans locaux de mobilité » (nouvel intitulé des « plans locaux de déplacements urbains ») sont rendus obligatoires pour la ville de Paris et pour les intercommunalités d'Île-de-France, à l'exception là encore des communautés de communes.

L'ensemble des dispositions liées aux plans de mobilité entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les plans élaborés à partir de cette date.

Les plans approuvés avant le 31 décembre 2020 ne doivent, quant à eux, tenir compte de ces nouvelles dispositions qu'à compter de leur prochaine révision ou évaluation.

Plans de mobilité simplifiés

Article 16

Le plan de mobilité rurale, créé en 2015 par la loi de transition énergétique pour une croissance verte (TECV), est abrogé et remplacé par le plan de mobilité simplifié.

Ce dernier est facultatif et s'adresse à toutes les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité « classique », ainsi qu'aux groupements chargés de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT).

À la différence du plan de mobilité « classique », le plan de mobilité simplifié n'a pas de portée juridique et ne dispose donc d'aucun caractère opposable.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret en Conseil d'État viendra détailler les conditions d'application de ces dispositions.

⁶ L'agglomération doit ici être comprise au sens de l'unité urbaine.

Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Article 16

Les objectifs confiés aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) sont élargis à la logistique et au développement du transport de marchandises. Ces modifications n'entrent toutefois en vigueur qu'après le prochain renouvellement général des conseils régionaux, à condition que le nouvel exécutif régional décide de ne pas proroger le document existant.

Des dispositions semblables s'appliquent au plan d'aménagement et de développement durable de Corse, ainsi qu'au schéma directeur de la région Île-de-France qui doit déterminer la localisation préférentielle des activités logistiques à compter de sa prochaine mise à jour.

Schémas de développement des aires de covoiturage

Article 35

Les régions, au même titre que les AOM « locales », doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage.

Elles peuvent toutefois le faire conjointement avec les autres AOM de leurs territoires.

Mobilité et urbanisme

Article 16

En matière de prise en compte de la mobilité dans les documents d'urbanisme, des dispositions sont ajoutées afin que les plans locaux d'urbanisme (PLU) prennent mieux en compte les questions liées à la logistique urbaine.

La LOM impose en outre que, en l'absence de plan de mobilité, le PLU prenne en compte les enjeux de circulation liés au franchissement des passages à niveau.

Enfin, l'avis des AOM doit être sollicité lorsqu'une demande de permis de construire concerne la réalisation d'un ensemble de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif.

Déplacements domicile-travail et plans de mobilité employeurs

Article 82

La LOM s'est également fixée pour objectif de favoriser des pratiques moins dépendantes de l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail. Dans cette optique, les obligations en matière de réalisation de plans de mobilité, anciennement « plans de déplacements des employeurs » et renommés « plans de mobilité employeurs » (PDM-E) par la LOM, sont modifiées.

Tout d'abord, les obligations issues de la loi de transition énergétique pour une croissance verte (TECV) sont abrogées. Pour rappel, selon ces dispositions, tous les employeurs implantés sur un ressort territorial où un plan de déplacements urbains est en vigueur, et regroupant plus de 100 salariés sur un même site, avaient l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.

Ces obligations sont assouplies par la LOM qui propose plutôt de privilégier les négociations internes aux entreprises dans le cadre du « dialogue social », en ajoutant la mobilité des salariés parmi les sujets dont doivent traiter les discussions annuelles entre employeurs et salariés.

Ainsi, les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site et dans lesquelles sont constituées des sections syndicales représentatives doivent mener des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail, portant notamment sur l'amélioration de la mobilité des salariés.

L'objectif de ces négociations est de viser une réduction du coût de la mobilité, d'inciter à l'usage des modes de transport vertueux ainsi qu'à la prise en charge des frais de déplacements durables (transports en commun, mobilités actives et partagées,...).

Ne sont ensuite soumises à l'obligation de réaliser un PDM-E que les entreprises qui n'ont pas trouvé d'accord sur la mobilité de leurs salariés dans le cadre de ces négociations. Dans ce cas, les entreprises concernées doivent avoir été informées par l'AOM concernée du contenu du plan de mobilité en vigueur sur le territoire.

Forfait « mobilités durables »

Article 82

La LOM prévoit que les négociations employeurs-salariés sur la mobilité puissent se traduire par la mise en place d'un forfait « mobilités durables » (FMD), accordé pour couvrir tout ou partie des frais engagés par les employés pour se rendre sur leur lieu de travail, en vélo, en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis ultérieurement par décret. Les titres unitaires utilisés dans les transports en commun sont également éligibles à ce remboursement.

POINT DE VIGILANCE

Le forfait « mobilités durables » se substitue aux dispositifs d'indemnités kilométriques vélo et covoiturage, qui sont abrogés.

Des accords d'entreprise, interentreprises, ou, à défaut, des accords de branche, précisent les modalités de mise en œuvre concrètes de ce forfait. Toutefois, en l'absence d'accord, un employeur peut décider la mise en œuvre du forfait par décision unilatérale.

Les sommes versées dans le cadre du FMD sont exonérées de charges pour les employeurs et d'impôts pour les salariés jusqu'à 400€/an.

Il est par ailleurs possible de cumuler le FMD et la « prime transport »⁷. Ce cumul ne reste toutefois exonéré de charges et d'impôt que dans la même limite de 400€/an.

Le FMD peut par ailleurs prendre la forme d'un « titre-mobilité » dématérialisé, sur le modèle du « titre restaurant ». Un décret viendra préciser ultérieurement le type de dépenses pouvant être réglées à l'aide de ce titre-mobilité.

Notons enfin que les règles d'éligibilité pour les salariés au remboursement de tout ou partie des frais de carburant qu'ils engagent pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail sont modifiées. Par exemple, si la résidence ou le lieu de travail d'un salarié ne sont pas situés dans une commune desservie par un service public de transport collectif régulier, le salarié peut

⁷ Pour rappel, la « prime transport » désigne le remboursement par l'employeur de la moitié du coût de l'abonnement au réseau de transports en commun payé par le salarié.

demander le remboursement de ses frais de carburant à son employeur, quand bien même l'AOM aurait mis en place des offres de mobilité complémentaires (autopartage, covoiturage, mobilités actives,...).

La date d'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions est fixée au 1^{er} janvier 2020.

Le gouvernement prévoit de réaliser un bilan de leur mise en œuvre 18 mois après la promulgation de la LOM.

Au regard de ce bilan, le gouvernement est autorisé, le cas échéant, à prendre par voie d'ordonnance des mesures modifiant les conditions de la prise en charge par les employeurs des frais de transport de leurs salariés. Ces mesures pourraient par exemple se traduire par une obligation faite aux employeurs de proposer le forfait « mobilités durables » à leurs salariés.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Plusieurs décrets seront rédigés pour préciser ces dispositions. Ils détailleront notamment :

- *Les modalités de mise en œuvre du FMD, notamment dans les trois fonctions publiques (État, territoriale, hospitalière) ;*
- *Les services de mobilités partagées dont les frais peuvent être remboursés dans le cadre du FMD ;*
- *Les conditions de mise en place du titre-mobilité.*

LA MOBILITÉ INCLUSIVE

La LOM introduit de nouvelles dispositions en matière de mobilité solidaire.

Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire

Article 18

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », le département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire.

C'est notamment dans ce cadre que la région et le(s) département(s) sont tenus, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de piloter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, auxquels sont associés les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Ce plan d'action commun a, en particulier, deux vocations :

- définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité des personnes précitées,
- prévoir des actions concrètes de mobilité pour favoriser le retour à l'emploi.

Ces différentes dispositions valent également pour l'Île-de-France, où Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, les départements franciliens et la ville de Paris doivent également à la fois coordonner leur action, et élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs plans d'action en faveur de la mobilité solidaire.

Capacité pour les AOM d'organiser des services de mobilité solidaire

Article 18

Les AOM « locales », régionales et Île-de-France Mobilités se voient confier la capacité d'organiser des services de mobilité solidaire.

Si elles le souhaitent, elles peuvent ainsi, outre organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité dans l'objectif d'améliorer l'accès à la mobilité aux personnes en situation de vulnérabilité économique et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

Article 19

Les AOM sont tenues de prendre des mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Ces mesures particulières doivent permettre de favoriser l'accessibilité des personnes en situation en handicap en adaptant notamment les moyens de communication et les infrastructures de transport, mais aussi par la formation des personnels.

Les AOM doivent, en particulier, prendre des mesures tarifaires spécifiques en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite détentrices d'une carte « invalidité » ou « mobilité inclusion ». Ces mesures peuvent aller jusqu'à la gratuité.

L'accès à un service de transport adapté pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite n'est plus conditionné par une obligation de résidence sur le ressort territorial d'une AOM ou d'un passage devant une commission médicale locale. Cette nouvelle disposition s'applique pour les personnes détentrices d'une carte « mobilité inclusion », et, si l'AOM le décide, peut aussi être valable pour les autres personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Services de substitution en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite

Article 19

La LOM vient introduire la notion de « services de substitution » en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Cette notion revêt deux caractères, puisqu'il peut s'agir :

- soit de services se substituant à une ligne de transport public non accessible ou partiellement accessible
- soit de mesures d'ordre humain, organisationnel ou technique permettant de réaliser le trajet dans les mêmes durées de temps.

Par ailleurs, les AOM peuvent, en lieu et place de l'instauration de services de substitution, mettre en accessibilité deux arrêts supplémentaires non prioritaires pour chaque arrêt dont l'impossibilité technique de la mise en accessibilité est avérée. Les deux arrêts sont choisis par les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité⁸.

Accessibilité des places de stationnement équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, hydrogène et gaz naturel

Article 19

La LOM introduit l'obligation, sur la voirie communale, de déployer une proportion minimale de places de stationnement sur voirie dédiées à la recharge de véhicules électriques accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ces places ne sont toutefois pas spécifiquement réservées à ces usagers.

Cette mesure vaut également pour les points d'avitaillement en hydrogène et en gaz naturel.

Notons que cette obligation s'applique uniquement aux places de stationnement nouvellement créées à compter de la publication de la loi.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

La proportion de places devant être accessibles aux personnes à mobilité réduite sera définie par arrêté ministériel.

⁸ Article L. 2143-3 du CGCT.

Mise en ligne du bilan des travaux d'accessibilité engagés par les AOM

Article 21

Le bilan des travaux d'accessibilité engagés par les AOM doivent, en plus d'être transmis à l'autorité administrative compétente, être porté à la connaissance du public par l'intermédiaire du site internet de l'AOM, et ce jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la mise en accessibilité du réseau de transport.

L'OUVERTURE DES DONNÉES, L'INFORMATION MULTIMODALE ET LA BILLETTE

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 25

Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive (UE) 2010/40, les AOM, l'État, les régions, les départements, les communes, les EPCI, les syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités, les autorités d'outre-mer et la métropole de Lyon :

- rendent accessibles et réutilisables les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques de circulation ;
- sont responsables de la fourniture des données pour les services de transport qu'elles organisent. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport ;
- sont responsables de la fourniture des données lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire.

Quant à eux, les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacements personnel, fournissent les données statiques et dynamiques sur les déplacements y compris celles relatives à la localisation.

Lorsqu'il s'agit d'AOM, ces dernières peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de ces services.

Pour ce qui est des données relatives aux points de recharge publics (localisation, puissance, tarification, modalités de paiement, accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, disponibilité et éventuelles restrictions d'accès liées au gabarit du véhicule), elles sont mises à disposition par les collectivités territoriales.

À la demande des AOM, les services de covoiturage mettent à disposition un accès à leur service de recherche de déplacements.

Les réponses à l'utilisateur fournissent, pour chaque offre, la localisation des lieux de montée et de dépose, les horaires prévisionnels ainsi que le prix.

Les métropoles, la métropole de Lyon, les régions et, sur le territoire de la région Île-de-France, Île-de-France Mobilités animent les démarches de fourniture de données mises aux normes et mises à jour. Cette mission régionale s'exerce sur la partie du territoire ne relevant pas d'une métropole. L'objectif poursuivi est la mise en place d'entrepôts de données à l'échelle régionale coordonnée par la région et la métropole concernée, entre autres.

Au travers de la licence de réutilisation des données, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur en fonction des contraintes de sollicitation des serveurs informatiques et de leur dimensionnement. Cette compensation doit rester raisonnable et proportionnée. Elle s'applique également aux requêtes de recherche des services de covoiturage.

Pour garantir le bon accès aux données et le respect d'usage de ces données, l'autorité de régulation des transports (ART), nouvelle dénomination de l'ARAFER, est chargée d'effectuer le contrôle aléatoire de l'exactitude des déclarations de conformité, ainsi que le contrôle d'office et le contrôle à la demande d'AOM ou d'associations de consommateurs agréées.

Il peut être mis en place une interdiction temporaire d'accès aux données pour une durée n'excédant pas un an.

L'ouverture des données se cale sur l'agenda du règlement délégué (UE) 2017/1926 :

- 1^{er} décembre 2020 pour les données mentionnées aux alinéas 5° et 7° de l'article L. 1115-1 du code des transports,
- 1^{er} décembre 2021 pour les autres données.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Plusieurs décrets, pris en Conseil d'État, seront rédigés pour préciser ces dispositions.

Ils détailleront notamment :

- *Le seuil d'activité des plateformes de covoiturage en deçà duquel elles ne sont pas tenues de fournir l'accès à leur service ;*
- *La sollicitation du service au-delà des seuils et caractéristiques relatifs à la réutilisation des données définis après avis de l'ART ;*
- *Le contrôle de déclaration de conformité par l'ART ainsi que de la réutilisation des données prévoyant une compensation financière ;*
- *Les modalités de recours devant l'ART et le droit à la déconnexion.*

Élargissement des missions de l'autorité de régulation des transports (ART)

Article 26

Dans le cadre de l'élargissement des missions de l'autorité de régulation des transports (ART), ses moyens évoluent.

L'ART peut prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires et exploitants d'infrastructures, les entreprises ferroviaires et la SNCF, les entreprises de transport public routier de personnes, et les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes ainsi que les informations statistiques à des fins de procéder à des expertises et mener des études.

Collecte des données d'accessibilité des services réguliers de transport public

Article 27

La mise en place de la collecte des données d'accessibilité des services réguliers est nécessaire à l'amélioration des déplacements des personnes handicapées.

Les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive (UE) 2010/40 rend obligatoire la collecte des données accessibilité des réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie, y compris pour les balises d'information touristiques.

Le calendrier prévu est le suivant :

- Ouverture des données des balises numériques au 1^{er} décembre 2021 ;
- Collecte et fourniture des données d'accessibilité des réseaux :
 - o 1^{er} décembre 2021 pour les réseaux de transport des huit métropoles au sens européen : Paris, Marseille, Lyon, Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nice,
 - o 1^{er} décembre 2023 pour les autres réseaux de transports.
- Collecte et fourniture des données d'accessibilité de toutes les gares (règlement STI PMR), le 16 mai 2022 ;
- Collecte et fourniture des données d'accessibilité de la voirie, 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires (gare, bus et cars) :
 - o Le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare et de points d'arrêt prioritaires ;
 - o Le 1^{er} décembre 2023 pour toutes les autres communes comptant au moins un point d'arrêt prioritaire.

Services d'information et de billettique multimodales

Articles 28, 29 et 30

Pour soutenir le développement de MaaS (« Mobility as a Service ») publics ou privés et écarter tout risque de désintermédiation par un acteur majeur du numérique, les services d'information et de billettique, composantes indispensables d'un MaaS, doivent fournir l'information exhaustive des modes de déplacements publics ou privés présents sur son ressort territorial.

Le service numérique multimodal peut effectuer la délivrance de titres en respectant les obligations suivantes :

- Proposer la vente de l'ensemble des services que l'AOM organise ou contribue (services réguliers, services à la demande, services d'autopartage, services de location de bicyclettes, services de covoiturage, services de stationnement, et autres mode actifs) ;
- Assurer, de façon non discriminatoire, la vente des services du territoire qu'il couvre ;
- Transmettre aux gestionnaires des services dont il assure la vente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements ;
- Etablir un plan de gestion des informations concernant les services dont il assure la vente, protégeant le secret des affaires ;
- Mettre en place un processus d'achat assurant la simplicité d'utilisation et la qualité du service pour l'utilisateur ;
- Présenter de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur la réponse à la requête de déplacement de l'utilisateur. Les critères utilisés pour la sélection et le classement sont explicites et aisément identifiables, et sont non discriminatoires. Ils ne peuvent en aucun cas être liés directement ou indirectement par un accord commercial entre le fournisseur du service et les gestionnaires des services.

La vente des produits tarifaires s'effectue selon les modalités techniques et financières définies par un contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires de service ainsi que les modalités de présentation de la marque du gestionnaire.

Le fournisseur de service peut, de droit, effectuer la délivrance des produits tarifaires des services suivants :

- Les services de stationnement organisés par les AOM, les collectivités territoriales et leurs groupements ;
- Les services d'intérêt national ;

- Les services librement organisés (cars « Macron) lorsque le point d'origine et la destination finale sont situés dans le ressort territorial d'une région ou distants de moins de 100 km et situés dans le ressort territorial de deux régions limitrophes ;
- Les services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement ;
- Les centrales de réservations ;
- Les services de mises en relation facilitant la pratique du covoiturage lorsque le point d'origine et la destination finale sont situés dans le ressort territorial d'une région ou distants de moins de 100 kilomètres et situés dans le ressort territorial de deux régions limitrophes, sous réserve que le fournisseur verse une allocation aux conducteurs.

Pour garantir le bon fonctionnement du dispositif, les gestionnaires de services sont tenus de fournir au service numérique une interface permettant l'accès aux données nécessaires à la vente de leurs services.

Dans le cas d'accès à l'information de tarification ou de réservation, cette interface peut s'appuyer sur la solution technique dite du « lien profond », sans que cette possibilité puisse faire obstacle à la mise en place d'une solution de paiement commune (un seul paiement pour X titre(s) acheté(s)).

Par la même, le système d'information d'une AOM informe l'utilisateur des aides financières individuelles concernant les modes qui y sont répertoriés et l'informe des perturbations pouvant impacter son trajet.

Il doit également faciliter le déplacement des personnes handicapées en mettant en place une seule plateforme de réservation des services de substitution et d'assistance en gare.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Plusieurs décrets, pris en Conseil d'État après avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), seront rédigés pour préciser ces dispositions.

Ils détailleront notamment :

- *Les obligations du service numérique multimodal pour la vente de l'ensemble des services en respectant une sélection non discriminatoire ;*
- *Les obligations des services de transport pour l'accès, entre autres, à leur service numérique.*

Accès aux données pertinentes des systèmes intégrés des véhicules

Article 32

Afin d'améliorer la connaissance des flux de déplacement des usagers de la route et adapter au plus près les besoins des circuits de transport public, la localisation des aires de covoiturage, ... l'accès aux données dites de « traces de déplacements » des véhicules connectés est autorisé pour les AOM et pour les gestionnaires d'infrastructures routières.

Une ordonnance est prise en ce sens dans un délai de 12 mois à compter de la promulgation de la LOM.

LES MOBILITÉS PARTAGÉES

La LOM s'est fixée comme objectif d'agir comme un catalyseur pour accélérer la pratique du covoiturage. Pour cela, elle s'appuie sur plusieurs piliers.

Subventions accordées aux covoitureurs

Articles 35 et 40

Tout d'abord, elle prévoit qu'un décret vienne déterminer quels frais peuvent être pris en charge dans le cadre du calcul du coût d'un trajet en covoiturage. Ces précisions réglementaires sont importantes dans le sens où ces critères permettront de mieux définir jusqu'à quels montants les conducteurs peuvent être défrayés, sans pour autant être considérés comme étant rémunérés. Sinon, le risque serait que la pratique soit requalifiée comme professionnelle.

Par ailleurs, la LOM donne la possibilité aux AOM de subventionner les usagers d'un service de covoiturage, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Ces subventions, exonérées d'impôt, peuvent être délivrées soit directement aux usagers, soit indirectement via l'intermédiaire d'une plateforme de covoiturage.

De plus, dans des conditions bien particulières qui seront explicitement définies par décret :

- Un trajet réalisé par un automobiliste en l'absence d'un passager peut tout de même donner lieu à indemnisation du conducteur par l'AOM en tant que déplacement « covoituré »,
- le montant de l'allocation versée aux conducteurs peut dépasser les frais qu'ils ont engagés. Notons que ces allocations ne seront plus exonérées d'impôt à compter du 31 décembre 2022.

POINT DE VIGILANCE

L'encadrement réglementaire de ces mesures revêt une importance considérable, car les décrets d'application ne devront pas avoir pour effet de rendre le covoiturage « conducteur » beaucoup plus intéressant que les transports en commun ou que le covoiturage « passager ».

Il existe donc un enjeu important en matière de complémentarité de ces pratiques avec les objectifs des politiques de mobilité durable.

Le but de ces dispositions dérogatoires est, pour les AOM qui le souhaitent, de favoriser la constitution d'une offre de covoiturage suffisamment importante pour encourager le recours à ce mode de déplacement (atteinte de la « masse critique »). Le postulat sous-jacent est, qu'en créant une offre robuste, davantage d'usagers seront incités à devenir covoitureurs « passagers ».

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Trois décrets sont prévus afin d'encadrer :

- la nature des frais pris en considération pour le partage de frais entre covoitureurs ;
- les possibilités de dérogation au partage de frais dans le cadre d'une allocation versée pour des courts trajets ;
- les conditions de versement d'une allocation pour des trajets « à vide ».

Facilités de stationnement et de circulation pour les covoitureurs

Article 35

Des mesures sont prises pour que les collectivités puissent accorder des facilités de circulation et de stationnement aux covoitureurs.

Tout d'abord, le détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut réserver des emplacements de stationnement aux véhicules porteurs d'un signe distinctif de covoiturage, au même titre qu'aux véhicules à très faibles émissions.

POINT DE VIGILANCE

La problématique reste toutefois de définir les critères d'éligibilité à ce signe distinctif, étant entendu que le fait d'être covoitureur ne correspond pas à un statut mais désigne une pratique, qui peut, par définition, évoluer d'un jour à l'autre.

De ce fait, il semble extrêmement complexe de s'assurer qu'un véhicule stationné sur un emplacement réservé aux covoitureurs a bien été utilisé dans le cadre d'un trajet de covoiturage.

En matière de facilités de circulation, le détenteur du pouvoir de police de la circulation est habilité à réserver des voies au covoiturage, de manière temporaire (c'est-à-dire à certaines heures) ou permanente.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

L'arrêté et l'instruction interministérielle relatifs à la signalisation routière devront être mis à jour pour y insérer un panneau « voie réservée au covoiturage ».

Modalités de contrôle des voies réservées au covoiturage

Article 39

Afin de sanctionner les infractions aux règles de circulation sur les voies réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions, des dispositifs de contrôle automatisé (radars) peuvent être mis en place par la police et la gendarmerie nationales, les polices municipales ou les agents de surveillance de Paris.

Plus précisément, dans le cadre du contrôle du covoiturage, les dispositifs peuvent prendre la forme d'outils permettant de compter le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Ils ne doivent toutefois pas avoir pour effet d'identifier les personnes en question.

Dans le cadre du contrôle de l'usage des voies réservées, les collectivités compétentes peuvent accéder à plusieurs bases de données, distinctes du fichier exhaustif des immatriculations (système d'immatriculation des véhicules – SIV) :

- le fichier de classements des véhicules en fonction de leur norme Euro (Crit'Air),
- l'éventuel fichier des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées.

En cas d'échec d'identification du véhicule dans ces deux fichiers, la consultation du SIV est autorisée aux seules fins d'examen des données relatives aux caractéristiques du véhicule et à leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique.

Pour des contraintes de respect des libertés individuelles, cette consultation ne peut en aucun cas avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

De même, les données obtenues ne peuvent être conservées que dans le cas de la constatation d'une infraction, et pour une durée maximale de 8 jours ouvrés. Dans ce cas, seul le conducteur doit pouvoir être identifié dans les données conservées. Seuls les policiers municipaux et les agents de surveillance de Paris peuvent avoir connaissance de ces données.

Enfin, la mise en place des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du préfet et l'État peut demander à la collectivité de participer au financement de l'installation de ces outils de contrôle.

Régulation du déploiement des services dits de « *free floating* »

Article 41

La LOM fournit aux collectivités des moyens pour mieux réguler le déploiement sur leur espace public de nouveaux services de location de véhicules en libre-service et sans stations d'attache (trottinettes, vélos,...), plus généralement dénommés « services de *free floating* ».

Cette régulation est dite « *a priori* », c'est-à-dire qu'elle peut être mise en place avant l'implantation des services, et non « *a posteriori* », c'est-à-dire mobilisable une fois le service implanté.

Selon les termes de la LOM, la collectivité en charge de la gestion du domaine public peut conditionner le déploiement de ces services sur son territoire à la délivrance d'un titre d'occupation domaniale.

Ce titre est délivré après avis de l'AOM concernée émis dans un délai de 2 mois, sachant que le silence de cette dernière au terme de ce délai vaut accord.

POINT DE VIGILANCE

L'avis fourni par l'AOM est un avis « simple », et non un avis « conforme ».

Par ailleurs, la loi prévoit que l'AOM puisse se voir déléguer la mission de délivrer le titre d'occupation domaniale.

L'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, qui peut prendre la forme d'un appel d'offres dont le cahier des charges ne peut contenir qu'un certain nombre de critères exhaustivement listés dans la loi. Ces critères sont :

- Les informations que doit transmettre l'opérateur, relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, cycles et engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs ;
- Le nombre de véhicules, cycles et engins pouvant être déployés ;
- Les conditions spatiales de déploiement des véhicules, cycles et engins ;
- Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des véhicules, cycles et engins des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ;
- Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules, cycles et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;
- Les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leurs plafonds d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien ;

- Des restrictions totales ou partielles d'apposition de publicité sur les véhicules, cycles et engins, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;
- Les mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit.

La collectivité compétente peut également conditionner le déploiement de ces engins et véhicules sur son espace public au règlement d'une redevance d'occupation domaniale classique.

POINT DE VIGILANCE

Les engins et véhicules en question ne peuvent pas être soumis à la redevance de stationnement payant sur voirie.

Les autorisations et redevances existant au jour de la publication de la LOM doivent être mises en conformité avec ces nouvelles dispositions dans un délai maximal d'un an après promulgation de la loi (sauf pour celles expirant avant ce délai).

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Aucun décret d'application n'est prévu pour ces dispositions.

En revanche, des recommandations nationales de mise en œuvre, non prescriptives, doivent être publiées au plus tard six mois après la publication de la LOM.

LES MOBILITÉS ACTIVES

Une définition des mobilités actives est, pour la première fois, inscrite dans le code des transports.

La LOM dispose ainsi que « *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* ».

POINT DE VIGILANCE

Si la marche et le vélo sont explicitement englobés par cette définition, ce n'est en revanche pas le cas des trottinettes électriques qui ne sont donc pas considérées comme des modes actifs⁹.

Par ailleurs, de nombreuses dispositions de la LOM constituent la retranscription juridique des engagements pris par le gouvernement dans le cadre de son plan vélo annoncé en septembre 2018.

Pour mémoire, l'objectif affiché par ce plan était de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens, pour atteindre 9 % en 2024.

Pour cela, il était proposé d'agir selon 4 axes :

- Développer des aménagements cyclables de qualité et, plus généralement, améliorer la sécurité des déplacements à vélo ;
- Lutter contre le vol des vélos ;
- Inciter à l'usage du vélo, via la mise en place d'un cadre incitatif reconnaissant le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- Développer une culture vélo.

Lutte contre le vol

Article 83

Les vélos vendus neufs et d'occasion doivent être immatriculés à compter respectivement du 1^{er} janvier et du 1^{er} juillet 2021.

Un fichier national des immatriculations est créé en conséquence.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret, pris en Conseil d'État, déterminera les modalités d'application de ces dispositions, notamment les obligations faites au vendeur ou, en cas de cession d'un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci, ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation d'immatriculation.

⁹ Pour rappel, un récent décret est venu compléter le code de la route par des mesures encadrant le fonctionnement de ces engins de déplacement personnel ([décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019](#)).

Stationnement sécurisé des vélos en gares

Article 53

La LOM fixe au 1^{er} janvier 2024 l'obligation d'équiper les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en stationnements sécurisés pour les vélos.

Dans cette optique, des dispositions particulières sont prévues pour les gares gérées par SNCF Mobilités et la RATP. Un décret précisera notamment la liste des gares en question qui sont concernées par l'obligation d'équipements en stationnements sécurisés pour les vélos, ainsi que le nombre d'emplacements et leurs caractéristiques.

Lorsqu'une gare ou un pôle d'échanges appartenant à la RATP ou géré par SNCF Mobilités est concerné par l'implantation de stationnements sécurisés pour les vélos mais ne dispose pas de la surface foncière nécessaire, l'AOM est sollicitée pour trouver un emplacement de substitution. Une convention vient alors encadrer la réalisation des équipements concernés.

Pour les autres gares et PEM du territoire national, il revient à l'AOM ou à la commune d'implantation du pôle ou de la gare d'organiser la concertation afin de définir les besoins en matière d'équipements en stationnements sécurisés pour les vélos.

La décision d'implanter ou non ces équipements doit être prise avant le 1^{er} janvier 2021, et doit notamment se faire sur la base des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret précisera la liste des gares dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du RER et les gares routières dont la RATP est propriétaire qui seront soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos.

Un autre décret détaillera le nombre et les caractéristiques des équipements de stationnement à implanter dans ce cadre.

Emport de vélos non démontés dans les trains

Article 53

Afin de renforcer l'usage du vélo en intermodalité avec les transports en commun, il est prévu que les trains puissent accueillir un nombre minimal de vélos non démontés.

Cette obligation s'applique aux matériels neufs pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 1^{er} juillet 2020, et aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret définira le nombre minimal d'emplacements à prévoir dans les trains en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés.

Il précisera également les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

Emport de vélos non démontés dans les cars

Article 53

À compter du 1^{er} juillet 2021, sauf si l'AOM concernée décide de déroger à cette obligation par décision motivée, tous les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport, à l'exception des services urbains, devront pouvoir accueillir, à leur mise en service, au minimum cinq vélos non démontés.

POINT DE VIGILANCE

La loi ne précise pas les critères ou contraintes pouvant être avancés pour motiver la décision de ne pas mettre en œuvre ces dispositions. Chaque collectivité aura donc toute latitude pour motiver sa décision.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret viendra définir les conditions d'application de ces dispositions aux services librement organisés (« cars Macron »).

Équipement des bâtiments en stationnements vélos

Articles 53, 54 et 59

De nombreuses dispositions visent à accélérer l'équipement des bâtiments en stationnements pour les vélos :

- Des stationnements sécurisés doivent être créés, dès promulgation de la loi, dans les bâtiments équipés de places de stationnement automobiles destinées aux salariés, ou dans leurs parcs de stationnement annexes.
- D'autres dispositions permettent, par un simple vote à la majorité en assemblée générale de copropriété, d'autoriser des copropriétaires à implanter des stationnements sécurisés pour les vélos dans les parties communes des immeubles.
- La qualité des emplacements de stationnement installés dans les bâtiments est renforcée puisqu'il est obligé d'opter pour des emplacements de stationnement « sécurisés ».

Éducation à la pratique du vélo dans l'espace public

Article 57

Chaque enfant, à la fin de l'école primaire, doit avoir été formé à la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.

POINT DE VIGILANCE

Cette formation n'est pas obligatoirement réalisée dans un cadre scolaire, mais peut l'être dans un cadre périscolaire ou même extra-scolaire.

Infrastructures destinées aux mobilités actives

Article 60, 61 et 63

Concernant le développement des infrastructures cyclables, la LOM officialise dans le code des transports l'existence du schéma national des véloroutes et voies vertes, arrêté pour une durée de dix ans par le ministre chargé des transports.

De plus, l'inscription dans le code de la voirie routière d'une définition des véloroutes permet de déterminer certains principes de nature à rendre ces itinéraires homogènes, participant ainsi à renforcer la cohérence globale du schéma national.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Le schéma devra faire l'objet d'un arrêté signé par le ministre chargé des transports.

Les dispositions issues de la loi sur l'aménagement et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) qui obligent les gestionnaires de voirie à créer des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, sont complétées. En effet, des précisions sont apportées quant aux types d'itinéraires cyclables pouvant être réalisés : pistes, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, marquages au sol.

POINT DE VIGILANCE

Les « zones 30 » ne sont pas citées parmi les types d'itinéraires possibles.

Il est également indiqué que ces itinéraires peuvent être mutualisés avec les sites propres destinés aux transports collectifs, si les conditions de sécurité permettant la cohabitation des deux modes sont satisfaites.

Ensuite, la LOM étend cette mesure aux voies situées hors agglomération. Sur ces voies, l'effectivité de la réalisation de ces itinéraires est conditionnée à l'existence d'un besoin avéré évalué par le gestionnaire de la voirie concernée, en lien avec les AOM du territoire.

Une fois le besoin avéré, seule une impossibilité technique ou financière peut empêcher la réalisation de ces itinéraires. À noter que le besoin est automatiquement réputé avéré pour l'ensemble des itinéraires cyclables inscrits dans les plans de mobilité et dans les SRADDET.

L'identification des projets concernés par ces dispositions dépend du type du projet concerné, et notamment de leur soumission ou non à déclaration d'utilité publique ou à évaluation environnementale :

- En ce qui concerne les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou à évaluation environnementale, ces dispositions sont applicables pour les projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la loi ;
- En ce qui concerne les autres projets, ces dispositions sont applicables pour les projets dont l'engagement des premiers travaux a lieu après le premier jour du troisième mois suivant la publication de la loi.

Enfin, la LOM prévoit que, lorsque des aménagements destinés à la circulation des piétons et des cyclistes sont impactés par des opérations de construction ou de réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial, leur continuité doit être assurée en cas de nécessité. À noter que, là encore, la nécessité de continuité est automatiquement avérée pour l'ensemble des aménagements inscrits dans les plans de mobilité et dans les SRADDET. Les projets concernés par ces dispositions sont identifiées par les mêmes conditions que celles exposées au paragraphe précédent.

Par ailleurs, quelques mesures sont destinées à améliorer la sécurité routière pour les usagers les plus vulnérables (piétons notamment).

Restrictions concernant la circulation des engins de déplacement personnel

Article 51

Afin d'adapter les règles de circulation des engins de déplacement personnel (trottinettes notamment) aux contextes locaux, les maires peuvent prendre des mesures de restriction plus fortes que celles prévues au code de la route.

POINT DE VIGILANCE

Ces mesures de restriction ne concernent pas le stationnement de ces engins, lequel devra faire l'objet d'une attention particulière lors des travaux réglementaires, afin d'offrir aux collectivités la capacité de gérer les cas de stationnements gênants, interdits ou dangereux.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret viendra préciser dans quelles conditions les maires peuvent prendre ces mesures de restriction.

Interdiction de stationnement en amont des passages piétons

Article 52

Il est interdit d'aménager des emplacements de stationnement pour les voitures à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton.

Ces dispositions sont applicables dès promulgation de la LOM pour les chaussées faisant l'objet de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection.

Elles doivent avoir été mises en œuvre sur toutes les voies au plus tard le 31 décembre 2026.

Dispositifs de matérialisation des « angles morts »

Article 53

Les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés au 1^{er} janvier 2021 de dispositifs permettant aux usagers des mobilités actives de savoir s'ils sont situés ou non dans les angles morts de ces véhicules.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret, pris en Conseil d'État, précisera les modalités de mise en œuvre de ces dispositions, et notamment le montant de l'amende encourue pour non-respect de cette obligation.

VERS UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Articles 68 et 69

Les AOM doivent être associées à l'élaboration des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables. À noter que lorsqu'un plan de mobilité existe ou est élaboré, il peut être décidé qu'il intègre et tienne lieu de ce schéma directeur.

Les opérateurs d'infrastructures de recharge doivent également fournir aux collectivités des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures.

Par ailleurs, une dérogation temporaire permet aux installateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public de bénéficier d'une prise en charge pouvant aller jusqu'à 75 % du coût de raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité.

Cette dérogation prend fin au 31 décembre 2025, et concerne les infrastructures de recharge inscrites au schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret en Conseil d'État précisera notamment le contenu du schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

Un autre décret encadrera les modalités de fourniture par les opérateurs de recharge de leurs données.

D'autres dispositions de la LOM permettent de faciliter et d'accélérer l'implantation d'infrastructures dédiées à la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les copropriétés.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret précisera les modalités d'application de ces dispositions.

La LOM est également l'occasion pour la France de se fixer juridiquement pour objectif la fin de la vente des véhicules thermiques d'ici à 2040, et la décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici 2050.

À ce titre, un rapport doit être rédigé dans un délai d'un an à compter de la publication de la LOM afin d'analyser les impacts sur l'emploi de la mise en œuvre de cet objectif. Ce rapport doit également présenter des propositions d'évolution et de transition des salariés vers d'autres métiers.

Transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions

Articles 73, 77 et 78

Pour parvenir à l'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici 2050, de nombreuses mesures sont prises, par exemple celle qui impose à certains loueurs de régénérer leurs flottes de véhicules afin de participer à l'accélération de la transition du parc automobile français.

Des objectifs de proportion minimale de véhicules propres à acheter dans le cadre du renouvellement de leurs parcs sont fixés, pour atteindre au moins 50 % des renouvellements en 2030. Ces dispositions concernent également les flottes de deux roues de certaines entreprises, et les véhicules de livraison en milieu urbain.

D'autres dispositions prévoient en parallèle de « verdir » les flottes de véhicules utilisés par les centrales de réservation de taxis et de VTC, en les obligeant à disposer d'un nombre minimal, croissant dans le temps, de véhicules à faibles émissions.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Plusieurs décrets viendront préciser l'application de ces dispositions, et notamment le nombre minimal de conducteurs mis en relation à partir duquel une centrale de réservation est soumise à ces obligations.

Ils préciseront également la part minimale de véhicules à faibles émissions devant être respectée parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation, ainsi que l'évolution de cette part minimale dans le temps.

Messages promotionnels en faveur de la mobilité durable

Article 75

Des actions de communication en faveur du grand public sont prises. Un message promouvant la mobilité durable devra ainsi accompagner chaque publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret d'application viendra préciser les modalités de mise en œuvre de cette disposition.

Plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques

Article 85

Les EPCI de plus de 100 000 habitants ou qui sont couverts par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) doivent élaborer un plan d'action en vue d'atteindre, à compter de 2022, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Ces objectifs doivent être au moins aussi ambitieux que ceux du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Ce plan doit permettre de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025.

Pour les collectivités concernées par l'instauration obligatoire d'une zone à faibles émissions « mobilité » (ZFE), dont les conditions sont détaillées ci-après, ce plan doit comporter une étude relative à l'opportunité de créer une ou plusieurs ZFE sur le territoire de l'EPCI concerné.

En cas de non-atteinte des objectifs fixés en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques, le plan d'action doit être renforcé.

POINT DE VIGILANCE

Le plan d'action est partie intégrante du plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

Les territoires disposant déjà d'un PCAET doivent l'enrichir du plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques avant le 1^{er} janvier 2021 s'ils dépassent les normes de qualité de l'air. Sinon, la date limite de mise à jour du PCAET est fixée au 1^{er} janvier 2022.

Zones à faibles émissions « mobilité »

Article 86

Les zones à faibles émissions « mobilité » (ZFE) remplacent les zones à circulation restreinte.

Elles sont obligatoires avant le 31 décembre 2020 sur les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière.

POINT DE VIGILANCE

Il appartient au détenteur du pouvoir de police de la circulation, et non à l'AOM ou au gestionnaire de voirie, de mettre en place une telle zone.

Or, ce pouvoir est, dans la grande majorité des cas, dans les mains des maires.

Cela risque de complexifier fortement la mise en œuvre de ces dispositions puisque, sur certaines intercommunalités, chacun des maires des communes membres devra prendre un arrêté de création de la ZFE sur son territoire.

L'étude réalisée préalablement à la mise en place d'une ZFE peut être mutualisée lorsque la zone couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales.

Les collectivités peuvent être exonérées de la réalisation d'une telle étude lorsque la mise en place d'une ZFE est déjà prévue dans le cadre du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques intégré au PCAET.

La mise en place d'une ZFE doit être obligatoirement accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois.

Les territoires qui ne dépasseront les normes de qualité de l'air de manière régulière qu'après le 1^{er} janvier 2021 disposeront d'un délai de deux ans pour instaurer une ZFE.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret d'application définira les critères caractérisant un non-respect des normes de qualité de l'air de manière régulière sur le territoire d'une collectivité.

Contrôle d'accès aux zones à faibles émissions « mobilité »

Article 86

Le contrôle d'accès aux ZFE peut être réalisé à l'aide de dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé.

Seuls les services de police municipale, de police nationale et de gendarmerie, ainsi que les agents de surveillance de Paris peuvent les mettre en œuvre.

Il appartient au préfet d'autoriser la mise en place de ces dispositifs par arrêté.

Le respect de certaines dispositions de la loi « Informatique et Libertés » contraint assez fortement les modalités de contrôle d'accès à ces zones.

Par exemple, les dispositifs mis en place ne peuvent pas engendrer le contrôle de plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone.

De plus, le rapport entre le nombre de dispositifs installés et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres au sein de la zone ne doit pas excéder 0,025.

Afin d'assouplir ces règles, un amendement a prévu que ne soient retenus dans le pourcentage maximal de 15 % de véhicules contrôlés, « *que les véhicules pour lesquels le traitement automatisé consistant à consulter les fichiers nécessaires (Crit'Air et SIV) est nécessaire. Ainsi, si sur le fondement de la simple lecture de la plaque d'immatriculation du véhicule (et donc de la date de mise en circulation du véhicule), il n'y a pas de doute quant à sa possibilité de circuler dans la zone, aucune image ne sera prise et aucun traitement ne sera effectué. Par exemple, s'il existe un doute s'agissant de 30 % des véhicules entrant dans la zone, seule la moitié d'entre eux sera effectivement photographiée et contrôlée, ce qui porte le taux global de contrôle à 85 % (70 % préfiltrés + 15 % contrôlés avec photographie)¹⁰ ».*

À noter par ailleurs qu'il est interdit de déployer les dispositifs de manière à pouvoir contrôler à un instant donné l'ensemble des véhicules entrant dans la zone.

Le fichier Crit'Air et le système d'immatriculation des véhicules (SIV) peuvent être consultés de manière automatisée par les dispositifs de contrôle, à la stricte condition que cette consultation n'ait pas pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Ces consultations ne doivent en effet porter que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique.

Dès lors qu'un véhicule « en infraction » a été identifié, la photo de ce véhicule doit être traitée pour flouter les passagers. Les données des véhicules « en règle » doivent, quant à elles, être immédiatement détruites.

Les agents de police municipale et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, sont ensuite rendus destinataires des données collectées, dans le but de constater l'infraction et d'émettre un avis d'amende forfaitaire.

POINT DE VIGILANCE

L'État peut demander à une collectivité de participer au financement du déploiement de dispositifs de contrôle d'accès à une ZFE. Dans ce cas, une convention précise ces modalités.

¹⁰ Extrait de l'exposé des motifs de l'amendement dont l'adoption a conduit à l'inscription de ces dispositions dans la loi.

Autres dispositions en faveur de la qualité de l'air

Articles 87 et 88

La LOM contient deux autres dispositions importantes ayant pour objectif d'améliorer la qualité de l'air.

Tout d'abord, en cas d'épisode de pollution de l'air, les mesures de restriction ou de suspension de la circulation revêtent un caractère obligatoire et non plus facultatif.

Par ailleurs, des « zones à trafic limité », qui consistent juridiquement en une interdiction permanente de circulation sur certaines voies pour diverses catégories d'usagers ou de véhicules, peuvent être mises en place par le détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement.

Interopérabilité des dispositifs de recharges ouverts au public

Article 67

Les dispositifs de recharge de véhicules électriques ouverts au public doivent garantir l'interopérabilité des bornes sous peine d'une amende administrative.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Les modalités selon lesquelles l'interopérabilité des dispositifs est assurée seront précisées par décret pris en Conseil d'État, tout comme les caractéristiques de l'amende administrative.

Développement du biogaz

Article 71

Le soutien financier au développement de biogaz produit par méthanisation, se fait par un complément de rémunération.

Les conditions appliquées à chaque installation sont établies en tenant compte des investissements, des charges et de la valorisation du biogaz.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

La durée de chaque complément de rémunération sera fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie.

Renouvellement des parcs de véhicules lourds et légers par des véhicules propres et économes en énergie

Articles 74, 76 et 79

Lors du renouvellement annuel du parc des véhicules de moins de 3,5 tonnes, la proportion minimale d'acquisition de véhicules à faibles émissions est de 50 %.

Cela doit permettre d'atteindre la part de 37,4 % de véhicules à très faibles émissions au 1^{er} janvier 2026, conformément à la directive (UE) 2019/1161 qui fixe les obligations progressives de proportion.

En ce qui concerne les bus et autocars, la révision du décret n° 2017-23 clarifiera le classement des types de motorisations pour tenir compte des évolutions en termes d'hybridation et d'énergies dites alternatives.

Les informations concernant le pourcentage annuel de véhicules à faibles et très faibles émissions achetées par les AOM seront rendues publiques.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret décrira les conditions de publication des informations à partir du 1^{er} janvier 2021 pour les achats de véhicules effectués en 2020.

LES MESURES SPÉCIFIQUES AUX OUTRE-MER

Autorité organisatrice de la mobilité unique : harmonisation des textes

Articles 22 et 23

Pour la Guyane et la Martinique, la LOM reconnaît la notion de collectivité unique en faisant référence désormais à « la collectivité territoriale » et non plus à la région. Il en est de même pour leur organe délibérant.

Désormais, il existe la possibilité de désigner une autorité organisatrice de la mobilité unique sur l'ensemble des territoires des départements et régions d'outre-mer, ainsi que pour la Guyane et la Martinique. Il y a donc ici une reconnaissance de l'autorité organisatrice unique de la Martinique.

Sur ces territoires, il est désormais possible d'accéder aux données nécessaires à l'information du voyageur.

En outre, les dispositions concernant le comité des partenaires sont applicables aux AOM uniques d'outre-mer.

En Guadeloupe, la désignation de l'AOM unique est possible seulement après avis du congrès des élus départementaux et régionaux, ainsi que du conseil régional. Le département n'a pas à donner son avis.

Il en est de même pour la Réunion.

En Guadeloupe, Martinique, Guyane et à la Réunion, l'État peut faire des expérimentations favorisant le développement des énergies renouvelables.

À compter du prochain renouvellement des organes délibérants de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et la Réunion, un schéma d'aménagement régional portant sur l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transport de personnes, de marchandises et de logistique doit être adopté.

Politique de continuité territoriale

Article 24

Pour organiser des services d'intérêt régional et exercer sa compétence mobilité, la région, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, doit mettre en place une politique de continuité territoriale lorsqu'elle regroupe plusieurs îles sur son territoire.

LES MESURES SPÉCIFIQUES À L'ÎLE-DE-FRANCE

Délégation à une autorité organisatrice de second rang

Article 8

Les demandes de délégations d'Île-de-France Mobilités vers des AOM de second rang doivent être systématiquement délibérées au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Ouverture à la concurrence en Île-de-France

Article 150

La RATP était auparavant chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transports collectifs de personnes qui lui étaient confiées dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 (règles instaurant le principe d'une autorité unique et les missions du STIF).

Aujourd'hui, la LOM consacre les échéances fixées à l'article L. 1241-6 du code des transports (modalités d'exécution des services). Le calendrier retenu est donc le suivant :

- Pour les services réguliers de transport routier, l'échéance est fixée au 31 décembre 2024 ;
- Pour les services réguliers de transport par tramway, il s'agit du 31 décembre 2029 ;
- Pour les autres services réguliers de transport guidé, il s'agit du 31 décembre 2039 ;
- Enfin, pour les services de transports scolaires, transport à la demande, transports PMR et transport fluvial, l'échéance est fixée au 31 décembre 2024.

La RATP avait en outre, avant la LOM, la possibilité d'exploiter d'autres réseaux ou lignes (ou construction ou aménagements) en Île-de-France.

Avec la LOM, cette possibilité est désormais ouverte aux filiales de la RATP (avec également l'ouverture des missions comme d'autres services de transport, activité attachée directement ou non à ses missions de transport) dans le respect des règles de la concurrence.

Les filiales de la RATP ne sont plus obligées d'avoir le statut de société anonyme.

Auparavant, les filiales ne pouvaient pas bénéficier de subventions de l'État ou d'Île-de-France Mobilités (ou anciennement STIF) ou autre collectivité territoriale, au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports en Île-de-France.

Aujourd'hui, une compensation est possible.

En outre la garantie des collectivités territoriales des emprunts de la RATP ou de ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissement est supprimée.

Missions de l’Autorité de régulation des transports

Article 152

Un article propre aux transports publics urbains en Île-de-France est inséré dans la partie du code des transports consacrée aux missions de l’autorité de régulation des transports (ART), nouveau nom donné à l’ARAFER.

La RATP, Île-de-France Mobilités et tout exploitant du réseau de transport public du Grand Paris peut saisir l’ART d’un différend. Celle-ci décide alors des suites à donner à ce différend (astreinte, conditions techniques et financières) et prend les mesures appropriées. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel.

L’ART peut, à la demande des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France sur les réseaux où la RATP est gestionnaire technique ainsi qu’à la demande de la RATP, procéder à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant du code des transports.

L’ART peut accéder à la comptabilité des exploitants de services de transports publics urbains dans la région Île-de-France sur les réseaux où la RATP est gestionnaire technique.

Elle peut également sanctionner les manquements de la RATP.

Le président de l’ART peut saisir l’Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dans le secteur des transports publics urbains dans la région Île-de-France.

L’ART peut recueillir des données dans le secteur des transports publics urbains dans la région Île-de-France.

La RATP bénéficie d’une séparation des comptes de l’activité d’opérateur et de gestionnaire (comme SNCF). Il s’agit d’un principe de séparation comptable.

Commande publique

Article 155

Les dispositions du code de la commande publique relatives à la modification du contrat et aux modalités particulières d’indemnisation du concessionnaire sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l’exploitation des lignes de métro qu’il met en concurrence.

Cadre social territorialisé

Article 158

Il s’agit de dispositions relatives à l’autorité organisatrice des services en région Île-de-France.

Prise en compte de l’ouverture à la concurrence et d’un éventuel changement d’exploitant :

- Transfert des contrats de travail des salariés au nouvel employeur ;
- Délai de 9 mois à compter de la publication des informations prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services

publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil pour convenir du nombre de salariés transférés entre l'AO et le cédant ;

- Information individuelle par le cédant de tout salarié dont le contrat de travail est transféré dans un délai de 4 mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant. Le salarié peut refuser dans un délai de 2 mois. À défaut, le silence du salarié vaudra ici acceptation du transfert. Le refus constitue le motif de rupture du contrat de travail (cause réelle et sérieuse prévue par la loi). La rupture est notifiée par le cessionnaire par tout moyen dans le délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'exploitant. Le salarié a, dans ce cas, droit à une indemnité versée par le cessionnaire ;
- En cas de changement d'employeur, les salariés transférés gardent le même statut que lorsqu'ils étaient employés par la RATP.

Les règles précédentes sont appliquées aux contrats de travail des salariés de services de transports publics urbains ou routier de voyageurs.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités de calcul et de versement de l'indemnité versée par le cessionnaire au salarié suite à la rupture de son contrat de travail.

LES AUTRES MESURES

Développement de « RER métropolitains »

Article 8

Les métropoles et les communautés urbaines (ou leur syndicat mixte « AOM ») peuvent contribuer, si elles le souhaitent, au financement d'un service ferroviaire organisé par la région ou d'un service en gare, afin d'améliorer la desserte de leurs ressorts territoriaux.

À cette fin, une convention peut être conclue avec la région.

Transport des élèves debout

Article 8

La LOM modifie l'article L. 3111-7 du code des transports, qui précise désormais que « *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* ».

Cette précision ne bouleverse pas le cadre juridique préexistant, mais vient consacrer une interprétation qui pouvait, jusqu'à présent, être discutée du fait de la lecture combinée de différents articles de lois.

Désormais, cet article s'impose comme référence pour le service public régulier de transport routier de personnes qui est consacré principalement au transport d'élèves.

POINT DE VIGILANCE

Cette disposition va dans le même sens que les conclusions rendues par le Tribunal administratif de Poitiers dans sa décision n° 1800785, rendue le 23 mai 2019.

Ce sujet est majeur pour les collectivités, dont certaines ont déjà fait remonter leurs problématiques et leur crainte.

La première crainte est que les dispositions font référence à la notion de service « consacré principalement » sans définir cette notion, ou, à tout le moins, préciser ce à quoi elle renvoie.

D'autre part, et plus généralement, la nouvelle rédaction de l'article L. 3111-7 du code des transports pourrait conduire des AOM à dégrader l'offre (suppression de lignes), ou à envisager des dépenses (achat de véhicules adaptés) dont elles ne peuvent, à ce jour, assumer la charge.

Certaines souhaitent donc un assouplissement de la mesure, par exemple qu'elle ne s'applique pas dans les centres-villes agglomérés, ou bien qu'elle puisse être mise en place avec un échéancier réaliste.

Devenir du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)

Article 14

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la LOM, une ordonnance doit être rédigée pour créer un établissement public remplaçant l'actuel syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), dont la liste des membres est exhaustivement détaillée dans la loi.

Dans ce cadre, la LOM oblige à ce que la métropole de Lyon se voit attribuer la majorité des sièges au sein de l'organe délibérant du futur établissement public, et à ce que le président de la métropole de Lyon, ou son représentant désigné, le préside.

Une autre ordonnance doit également être rédigée pour, notamment, donner la possibilité à ce futur établissement public de moduler le taux de VM au sein de son ressort territorial.

Diverses dispositions en matière de gouvernance

Article 15

Les communes et les EPCI sur le territoire desquels des locaux « ferroviaires » sont laissés vacants peuvent en demander la mise à disposition.

Par ailleurs, les attributions des départements en matière d'assistance technique aux communes et aux EPCI sont élargies à la mobilité.

Déploiement des véhicules autonomes et connectés

Article 31

Pour accompagner l'arrivée des véhicules autonomes et des navettes de transport publics sur la voie publique, le code de la route est adapté et les acteurs du secteur doivent fournir une information ou une formation appropriée aux utilisateurs.

Pour ce faire, une ordonnance est prise dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la LOM.

Possibilité de déroger à la limitation de vitesse à 80 km/h

Articles 36 et 189

Le détenteur du pouvoir de police de la circulation¹¹ peut fixer, pour les routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une limitation de vitesse supérieure de 10 km/h à la limitation à 80 km/h inscrite au code de la route.

Un rapport est rédigé avant le 30 mars 2021 pour analyser la mise en œuvre de ces dispositions.

¹¹ Selon les cas, il peut s'agir soit du président du conseil départemental, soit du maire, soit du président de l'EPCI.

Décentralisation du stationnement payant sur voirie

Articles 37 et 38

Deux dispositions viennent enrichir et compléter l'encadrement juridique de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Tout d'abord, les collectivités en charge de la fixation du barème tarifaire de la redevance de stationnement sont habilitées à moduler ce barème dans un objectif d'équité sociale.

Dans ce but, elles peuvent notamment prendre en compte le niveau de revenu des usagers, leur statut ou le nombre de personnes vivant au sein de leur foyer.

Ensuite, la situation des communes franciliennes est rapprochée de celle des communes de province, puisque les EPCI et établissements publics territoriaux (EPT) d'Île-de-France peuvent se voir confier par leurs communes membres la tâche d'instaurer la redevance de stationnement payant sur voirie.

Pour rappel, jusqu'alors, seul Île-de-France Mobilités pouvait être destinataire de cette mission en lieu et place des communes, ce qui n'était pas toujours considéré comme très pertinent par certains acteurs.

Descente à la demande en période nocturne

Article 101

Au vu du bon déroulé de l'expérimentation de descente à la demande pour les femmes en période nocturne, permettant de réduire leur parcours entre le point d'arrêt et leur destination finale, la généralisation est actée pour l'ensemble des usagers.

Ils doivent en faire la demande auprès du conducteur qui définira s'il est possible ou pas de s'arrêter en respectant les règles de la circulation.

Interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public

Article 104

Pour compléter le dispositif dit « loi Savary », il est possible d'interdire à une personne déclarée coupable de faits délictueux l'accès à un ou plusieurs réseaux de transport public dans le cas de récidive.

Bagages oubliés dans les gares

Article 107

Dans un délai de 12 mois à compter de la promulgation de la loi, un rapport est établi sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages oubliés dans les gares.

Encadrement des équipes cynotechniques

Article 111

Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques qui contrôlent les colis suspects et bagages oubliés dans les réseaux de transport sont encadrées.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret, pris en Conseil d'État, viendra préciser ces conditions.

Dans cette attente, un arrêté doit être pris par le ministre des transports pour autoriser les équipes cynotechniques à intervenir.

Caméras individuelles

Article 113

Clarification de l'utilisation de caméras individuelles par des agents assermentés lors d'interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident.

Les enregistrements ont pour finalité la prévention des incidents.

Formation des personnels de l'exploitant

Articles 117 et 118

Lors de la formation des personnels en relations avec les usagers (conducteurs, contrôleurs, personnels d'agence, ...), l'exploitant devra prévoir un temps de sensibilisation à la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics.

Domaine d'intervention du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP et droit d'accès des représentants de secours et des forces de l'ordre

Articles 120 et 122

Le personnel du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP est autorisé à intervenir, pour des missions de sûreté, sur l'ensemble du territoire d'Île-de-France Mobilités en prévision de l'ouverture à la concurrence.

Cette mission est rémunérée par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret, pris en Conseil d'État, viendra préciser les modalités d'application de ces dispositions.

Par ailleurs, les AOM et Île-de-France Mobilités doivent faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police dans l'exercice de leur mission.

Passages à niveau

Articles 123 et 124

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend gratuitement accessibles, librement réutilisables, et mises à jour dans un format normalisé via le point d'accès national (PAN) les données relatives à la localisation des passages à niveau.

Ainsi, les fournisseurs de services d'information sur la circulation fournissent aux usagers l'information de la présence de passages à niveau sur l'itinéraire emprunté.

Les véhicules utilisés dans le cadre d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler un passage à niveau. À l'exception notable des services réguliers de transport dont l'itinéraire, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Malgré tout, les autorités organisatrices de transport routier de personnes, notamment scolaires, doivent rechercher des alternatives pour réduire ces franchissements.

L'AOM notifie au préfet et aux gestionnaires de voiries concernés son analyse des franchissements résiduels.

POINT DE VIGILANCE

Ces dispositions entrent en vigueur six mois après la promulgation de la LOM.

Règles de sécurité à bord des autocars

Article 127

Dans les autocars, une information est transmise aux passagers concernant les règles de sécurité à bord et les consignes d'évacuation indiquant l'emplacement le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours et des équipements de sécurité.

POINT DE VIGILANCE

Ces dispositions entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Transport par câble

Article 128

Une ordonnance prise dans un délai de 12 mois à compter de la promulgation de la LOM permet la transposition du règlement (UE) 2016/424.

Ce dernier établit les règles relatives à la mise à disposition sur le marché et à la libre circulation des sous-systèmes et composants de sécurité destinés aux installations à câbles.

Il contient également des règles relatives à la conception, à la construction et à la mise en service des nouvelles installations à câbles.

Il s'applique aux nouvelles installations à câbles et aux modifications d'installations.

Développement de la mobilité durable sur le réseau autoroutier

Article 160

Les concessionnaires autoroutiers doivent prendre des mesures en faveur de la mobilité durable en développant des aires de covoiturage, des stations de bus express et en permettant le déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs.

Il leur est également demandé de prévoir des tarifs différenciés selon les niveaux d'émissions des véhicules, et, le cas échéant, des tarifications solidaires à destination des publics fragiles.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret d'application viendra définir les conditions d'application de ces dispositions.

Modalités de transfert des petites lignes ferroviaires

Articles 172 et 173

Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic peuvent faire l'objet d'un transfert de gestion à une autorité organisatrice de transport ferroviaire (AOTF) à compter du 1^{er} janvier 2020.

L'AOTF peut ainsi assumer les missions de gestion de l'infrastructure et la possibilité de les déléguer. Des conventions techniques sont établies entre SNCF Réseau, l'AOTF et le délégataire. Ce transfert peut faire l'objet d'une transaction financière avec SNCF Réseau.

Par la même, l'obligation de participer à un système d'information unique est supprimée pour être en corrélation avec les articles concernant le MaaS.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Un décret, pris en Conseil d'État, viendra préciser les modalités d'application de ces dispositions.

Accessibilité des réseaux de transport

Article 182

Dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la LOM, le gouvernement doit rédiger un rapport pour évaluer la conformité des réseaux de transports publics à l'article L. 1112-1 du code des transports ainsi qu'un bilan sur l'accessibilité des gares et des métros.

Ce rapport peut émettre des propositions pour remédier aux problèmes soulevés.

Exploitation commerciale de véhicules autonomes

Article 183

Dans un délai de 12 mois à compter de la publication de la LOM, le gouvernement doit rédiger un rapport évaluant l'opportunité de subordonner l'exploitation commerciale de services de transport public de personnes ou de marchandises s'appuyant sur des véhicules autonomes, à des exigences relatives notamment à la démonstration de la sécurité de leur circulation et à la maîtrise de leurs impacts environnementaux et sociaux.

Réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence

Article 186

Un rapport doit être rédigé avant le 1^{er} juillet 2020 au sujet de l'opportunité de créer, sur le territoire de la métropole Aix-Marseille Provence, 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 ;
- d'assurer la réalisation de ce réseau.

Ce rapport doit comprendre une étude chiffrée du niveau d'investissement nécessaire à la réalisation du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures visés.

FOIRE AUX QUESTIONS

Gouvernance et financement

QUESTIONS	RÉPONSES
<p>Si une communauté de communes ne choisit d'exercer qu'une partie des services constitutifs de la compétence « mobilité », qu'advient-il des autres services ? Par qui sont-ils exercés ?</p>	<p>Il n'existe qu'une AOM « locale » par ressort territorial. De ce fait, les services qui ne sont pas exercés par une communauté de communes AOM sur son territoire ne sont tout simplement pas exercés. Il existe toutefois une exception à cette règle : si, lorsqu'elle s'est saisie de la compétence « mobilité », la communauté de communes n'a pas demandé expressément le transfert des services de transport routier régionaux exercés sur son territoire, la région continue de les organiser.</p>
<p>Le choix fait par des communautés de communes de n'exercer qu'une partie des services constitutifs de la compétence AOM nécessite-il que les AOM existantes prennent une délibération de statut pour préciser les services qu'elles exercent ?</p>	<p>Non, aucune délibération n'est ici nécessaire. Une délibération n'est obligatoire que dans le cas où une communauté de communes souhaite prélever le versement mobilité. Dans ce cas, elle doit en effet justifier d'organiser au moins un service de transport régulier.</p>
<p>La communauté de communes doit-elle délibérer pour prendre le statut d'AOM ? Doit-elle délibérer à nouveau pour préciser les services qu'elle ne souhaite pas organiser et déléguer à la région ?</p>	<p>La communauté de communes doit effectivement délibérer pour se saisir de la compétence « mobilité ». Le processus de prise de compétence doit se dérouler selon les règles de droit commun inscrites à l'article L. 5211-17 du CGCT. En cas de délégation de certains services à une autre collectivité, qui devient alors autorité organisatrice de second rang (AO2), une convention de délégation est nécessairement signée.</p>
<p>Dans le cas où la communauté de communes à laquelle appartient une commune n'est pas encore AOM et n'est pas membre d'un syndicat mixte « AOM » existant, une commune peut-elle décider de déléguer sa compétence « mobilité » au syndicat plutôt qu'à l'EPCI ?</p>	<p>Lorsqu'une commune est membre d'une communauté de communes qui décide de ne pas prendre la compétence « mobilité » avant le 31 décembre 2020, et qu'elle délèguait déjà sa compétence « mobilité » à un syndicat mixte AOM avant la LOM, une disposition de la LOM lui permet de continuer à être membre du syndicat mixte AOM. Cela est valable quand bien même la commune perdra sa compétence « mobilité » à compter du 1^{er} juillet 2021. En revanche, si son EPCI se saisit de la compétence « mobilité » sans adhérer au syndicat, la commune ne pourra plus être membre du syndicat. Le ressort de ce dernier ne comprendra donc plus le territoire de la commune concernée.</p>

<p>Certaines communautés de communes n'ont pas attendu la LOM pour organiser des services, par exemple de vélos. Les communautés de communes devront-elles nécessairement prendre la compétence AOM pour continuer à exercer de tels services ?</p>	<p>Certaines actions relatives aux mobilités actives pourront être mises en œuvre dans le cadre d'autres compétences détenues par les communautés de communes (aménagement de l'espace ou voirie d'intérêt communautaire notamment).</p>
<p>La ville-centre peut-elle continuer à organiser un service de transport pour desservir le marché à l'usage des résidents d'une maison de retraite ?</p>	<p>Oui, à la condition expresse qu'il s'agisse de transport « privé ».</p> <p>En effet, dès lors qu'une commune est membre d'une intercommunalité AOM, la compétence mobilité est exclusivement réservée à l'AOM, et la commune ne peut pas mettre en place un service de transport public.</p> <p>La seule option reste le transport privé à condition de respecter les critères cumulatifs posés par le décret n°87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le service s'adresse à des catégories particulières d'administrés ; - il s'exerce dans le cadre d'activités relevant de compétences propres de la commune - il ne s'agit pas d'un déplacement à vocation touristique ; - le service est gratuit ; - le service est effectué avec des véhicules appartenant à la commune ou pris en location sans conducteur par elle.
<p>Comment vont s'opérer les transferts financiers, notamment pour le transport scolaire, entre la région et la communauté de communes qui décide de ne pas l'organiser ?</p>	<p>Il n'y aura pas de transferts financiers dans ce cas puisque la région continuera d'exercer les services de transport scolaire qu'elle exerçait avant la LOM.</p>
<p>S'agissant des services de mobilité solidaire, les AOM actuelles qui organisent déjà ce type de services à destination de publics spécifiques, pourront-elles continuer à les organiser ?</p>	<p>Oui, du fait de l'élargissement de leurs compétences à l'organisation de mobilité solidaire, les AOM disposeront d'ailleurs de davantage de légitimité à continuer à organiser de tels services.</p>
<p>S'agissant des syndicats mixtes de type « loi SRU », les dispositions prévues modifient-elles leurs trois compétences obligatoires ?</p>	<p>Non, les compétences des syndicats mixtes de type « loi SRU » ne sont pas modifiées par la LOM.</p>
<p>Un enfant a le choix d'utiliser, pour ses trajets domicile-établissement scolaire, une ligne régulière classique ou un transport dédié scolaire. Doit-t-on interdire aux enfants de prendre les lignes régulières classiques avec la nouvelle disposition prévue dans la LOM, selon laquelle tout service régulier « principalement dédié » au transport d'élèves doit répondre aux exigences du transport scolaire ?</p>	<p>La question de la sécurité des personnes transportées, en particulier des enfants, est très importante et très sensible.</p> <p>Un certain nombre d'adhérents du GART ont manifesté leur préoccupation devant ces nouvelles dispositions qui pourraient avoir pour conséquence de bouleverser certaines pratiques actuelles.</p> <p>C'est pourquoi le GART va engager des discussions avec les services du ministère des transports afin de voir comment le respect de ces nouvelles dispositions légales pourrait se traduire dans la pratique.</p>

Que permet de financer le versement mobilité ?	Le versement mobilité peut être utilisé pour financer l'ensemble des actions relevant de la compétence « mobilité ». Toutefois, son prélèvement est désormais conditionné à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes.
Comment un syndicat mixte de type « loi SRU » doit-il décider de la modulation et de l'évolution du périmètre de perception du VMA ?	La LOM introduit la possibilité pour les syndicats mixtes et les syndicats mixtes de type « loi SRU » de moduler les taux de VT par EPCI selon des critères liés à la densité de population et au potentiel fiscal. Cette possibilité n'est pas offerte aux autres AOM.
Un PETR pourrait-il moduler le taux du VM sur son périmètre de perception ?	Oui, car il s'agit juridiquement d'un syndicat mixte de droit commun.
Quelles dépenses peuvent entrer dans le cadre du financement par les AOM « locales » des services ferroviaires (« RER métropolitains ») ?	Chaque binôme AOM « locale » / région devra fixer ces éléments dans le cadre d'une convention <i>ad-hoc</i> .
Dans les cas où la communauté de communes décide de ne pas être AOM, et donc de ne pas organiser de services de mobilité, la région peut-elle prélever du VM sur le territoire de la communauté de communes non AOM ?	Non, la région n'a aucune possibilité de prélever le versement mobilité.
Pourrait-il être envisageable de modifier les textes pour que les AOM puissent majorer leur taux de VM dès lors qu'elles financent des pistes cyclables ?	Non, cela n'est pas envisagé à l'heure actuelle.
Quelles sont les échéances de mise en place du comité des partenaires ? Quelles doivent-elles être les fréquences de réunion ?	Il n'existe pas d'échéance dans la loi. Concernant la fréquence de réunion, elle doit être <i>a minima</i> annuelle.
Le comité des partenaires ne fait-il pas doublon avec les conférences territoriales de l'action publique (CTAP) ?	Non, il ne s'agit pas des mêmes acteurs ni des mêmes procédures de réunion.
Concernant la composition des comités des partenaires, qu'en est-il des départements ? En sont-ils membres de droit ?	Les départements ne sont pas membres de droit des comités des partenaires. En revanche, chaque AOM pourra décider quels acteurs composeront son comité, parmi lesquels pourront figurer des départements.
Qui choisit les différents types de représentants d'employeurs et d'associations d'usagers devant être membres du comité des partenaires ?	Ce choix appartient à l'AOM.
Si l'AOM envisage des perspectives de développement d'offre « substantielle », a-t-elle l'obligation d'associer les différentes parties prenantes du transport et à quel moment doit-elle réunir son comité des partenaires ?	Dans ce cas, l'AOM doit effectivement réunir son comité des partenaires, selon un calendrier qu'elle est libre de définir elle-même. Notons que le développement d'offre en question ne pourra pas entrer en vigueur tant que le comité des partenaires n'aura pas été réuni.

<p>Si les représentants d'employeurs sont conviés dans le cadre de la commission consultative des services publics locaux (CCSPL), cela est-il suffisant ? La CCSPL correspond-elle au comité des partenaires ?</p>	<p>Non, la CCSPL ne correspond pas au comité des partenaires.</p>
<p>Afin de limiter le nombre de comités, le comité des partenaires peut-il être fusionné avec d'autres comités que les AOM sont chargées de réunir ?</p>	<p>Si tel était le cas, il faudra veiller à ce que les membres associés au comité des partenaires soient bien représentés, notamment les employeurs et les habitants, et que les missions du comité du soient remplies. Pour rappel, en général, les autres comités que l'AOM est chargée de réunir n'associent pas les employeurs.</p>
<p>S'agissant de l'appel à projets dit « TCSP », pourrait-il également concerner les territoires franciliens (hors Île-de-France Mobilités) ?</p>	<p>Les précédents appels à projets étaient réservés aux autorités organisatrices de province. Même si les contours du prochain appel à projets, annoncé pour la mi-2020, ne sont pas encore connus, il est fort probable que cela soit toujours le cas.</p>
<p>Quels sont les accompagnateurs susceptibles de bénéficier des mesures tarifaires spécifiques prévues pour les accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ?</p>	<p>Toute personne accompagnant le bénéficiaire d'une des 3 cartes « mobilité inclusion » (CMI) est considérée comme accompagnateur et bénéficie de la mesure tarifaire. Il n'y a pas de critère, notamment d'âge, pour désigner l'accompagnateur. Il peut donc s'agir d'un membre de sa famille, d'un ami ou d'un professionnel. L'accompagnateur doit être aux côtés du bénéficiaire, ce dernier devant pouvoir justifier le tarif de son accompagnateur en présentant sa CMI.</p>

Coopération entre AOM et planification des mobilités

QUESTIONS	RÉPONSES
<p>Les contrats opérationnels de mobilité semblent recouper les prérogatives et compétences des syndicats mixtes de type « loi SRU ». Quelles seront les articulations entre les contrats opérationnels de mobilité et les syndicats mixtes de type « loi SRU » ?</p>	<p>Les collectivités auront toute latitude pour définir quelle sera l'articulation locale entre les actions définies dans les contrats opérationnels et les syndicats mixtes de type « loi SRU ». Ces derniers pourraient par exemple utilement constituer les outils institutionnels permettant de mettre en œuvre tout ou partie de ces actions.</p>
<p>Avec les élections municipales, les exécutifs locaux attendront logiquement avant de valider la carte des bassins de mobilité proposée par la région. Ne faudrait-il pas laisser aux nouveaux exécutifs un délai maximal pour se prononcer afin d'éviter que les choses ne dérivent trop au-delà de 2020 ?</p>	<p>La loi ne prévoit pas d'encadrer ces délais. Si les AOM en expriment le besoin, des recommandations à l'échelle nationale pourront toutefois être élaborées.</p>

<p>Sera-t-il obligatoire d'avoir un contrat opérationnel de mobilité par bassin de mobilité, sachant que certaines régions s'orienteraient vers la définition d'un nombre important de bassins de mobilité ?</p>	<p>Oui, la LOM prévoit bien qu'un contrat opérationnel soit signé à l'échelle de chaque bassin de mobilité.</p>
<p>Comment la région doit-elle définir les bassins de mobilité ? Quelle définition des périmètres de ces bassins ? Faut-il un accord de chacun des partenaires locaux du territoire régional ? Le préfet doit-il également se positionner ?</p>	<p>Chaque région est libre de déterminer les critères qu'elle souhaite utiliser pour construire sa cartographie des bassins de mobilité. L'obtention d'un accord de chacun des partenaires n'est pas obligatoire. Il faut toutefois garder à l'esprit que ces bassins seront le support des contrats opérationnels de mobilité, qui nécessitent bien, quant à eux, la signature de chacun des membres associés. Une cartographie non partagée pourrait donc aboutir à de réelles difficultés dans la conclusion de ces contrats. Enfin, les préfets n'auront pas à se positionner sur les cartes des bassins de mobilité élaborés par les régions.</p>
<p>Les EPCI doivent-ils acter leur appartenance à un bassin de mobilité par délibération ?</p>	<p>Non, cela n'est pas demandé par la loi.</p>
<p>Les bassins de mobilité auront-ils comme conséquence à terme d'obliger une communauté de communes à intégrer une autre AOM ? Obligeront-ils les communautés de communes à devenir elles-mêmes AOM, même si elles ne le désirent pas dans un premier temps ?</p>	<p>Non, les bassins de mobilité n'entraînent ni recomposition institutionnelle, ni obligation de prise de la compétence « mobilité ». Il ne s'agit que d'identifier des bassins « de vie » traduisant le plus fidèlement possible la réalité des déplacements sur chaque territoire.</p>
<p>Quelle doit être l'articulation des bassins et contrats opérationnels de mobilité avec les plans de mobilité (ex-PDU) ?</p>	<p>La LOM n'impose rien à ce sujet. Les contrats de mobilité n'ont pas de vocation planificatrice, et n'ont donc pas de liens juridiques avec les plans de mobilité.</p>
<p>Dans les territoires non soumis à l'obligation de réaliser un plan de mobilité, est-ce que les documents de planification existants doivent être révisés pour élaborer un plan de mobilité « simplifié » ?</p>	<p>Non, il n'y a aucune obligation de révision de ces documents de planification. Il est toutefois préférable de s'assurer que les contenus de ces documents ne soient pas trop éloignés de ce qui est souhaité dans le cadre d'un plan de mobilité « simplifié ». En effet, ce dernier constitue un corpus cohérent, notamment en termes de méthodologie de mise en œuvre.</p>
<p>Les employeurs publics sont-ils également dans l'obligation de réaliser un plan de mobilité employeurs (PDM-E) ?</p>	<p>Non, la LOM ne leur en donne pas l'obligation.</p>

Forfait « mobilités durables »

QUESTIONS	RÉPONSES
<p>Est-il possible pour une collectivité locale de mettre en place le forfait « mobilités durables » pour montrer l'exemple ? Plus largement, tous les employeurs publics peuvent-ils mettre en place ce forfait ?</p>	<p>Oui, ils pourront le faire une fois que les décrets d'application de la mesure auront été publiés.</p>
<p>Quels sont les titres de transport éligibles au forfait « mobilités durables » ? Au-delà des titres unitaires, les titres occasionnels qui ne seraient pas considérés comme des abonnements utilisés en particulier par des apprentis, stagiaires,... (exemple : 10 voyages, titre hebdomadaire, ...), sont-ils concernés ?</p>	<p>La LOM ne le précise pas, il est probable qu'un décret d'application vienne le définir ultérieurement.</p>
<p>Quel doit être le rôle de l'AOM vis-à-vis des employeurs de son territoire s'agissant du forfait « mobilités durables » ? Informer et communiquer ? Autre ?</p>	<p>Il n'existe pas de contraintes nouvelles pour les AOM. Elles peuvent donc agir au titre de leur rôle en matière de conseil en mobilité, notamment auprès des employeurs de leurs territoires.</p>
<p>L'indemnité kilométrique vélo (IKV) est-elle supprimée avec la mise en place du forfait « mobilités durables » ?</p>	<p>Oui, le forfait « mobilités durables » se substitue aux dispositifs d'indemnités kilométriques.</p>
<p>Quid du calcul du montant du forfait « mobilités durables » et de l'intégration du covoiturage ?</p>	<p>Rien n'est précisé dans la loi quant au montant du forfait « mobilités durables ». Chaque employeur devra donc définir les modalités de sa mise en œuvre.</p>
<p>Les trajets à pied sont-ils pris en compte dans le cadre du forfait « mobilités durables » ?</p>	<p>Non, seuls les trajets en vélo, en covoiturage et à l'aide de services de mobilité partagée sont intégrés au dispositif.</p>
<p>Dans le cadre du forfait « mobilités durables », comment un salarié doit-il fournir la preuve de son déplacement en covoiturage à son employeur ?</p>	<p>Chaque employeur aura la charge de définir quelles preuves ses salariés doivent lui fournir. Un outil actuellement en cours de développement, intitulé « Registre de preuves de covoiturage », pourra utilement être utilisé à cette fin.</p>

Mobilités actives et partagées

QUESTIONS	RÉPONSES
<p>Les régions doivent mettre en place des schémas de développement des aires de covoiturage. Pourquoi cette obligation alors que les régions ne sont pas compétentes en matière de voirie ?</p>	<p>Il s'agit de donner aux régions, en tant qu'AOM régionales, les mêmes obligations en matière de covoiturage que celles données aux AOM « locales » (certaines d'entre elles n'étant d'ailleurs pas non plus compétentes en matière de voirie).</p>
<p>Un covoitureur peut-il à la fois recevoir des subventions de la part de son AOM et bénéficier du remboursement de ses frais de covoiturage par son employeur dans le cadre du forfait « mobilités durables » ?</p>	<p>Oui, ce cumul est tout à fait possible.</p>
<p>Le titre d'occupation domaniale pour les services de « <i>free floating</i> » peut-il être délivré contre redevance, et dans ce cas, comment est calculée cette redevance ?</p>	<p>Oui, une redevance peut être demandée. Elle doit respecter les dispositions inscrites dans le code général de la propriété des personnes publiques.</p>
<p>Au vu de la définition des mobilités actives, qui exclut de son champ les trottinettes électriques, une AOM aura-t-elle le droit de mettre en place un service de trottinettes électriques ? Elle n'est en effet compétente qu'en matière de services de mobilités actives.</p>	<p>La définition des mobilités actives inscrite dans la LOM exclut en effet les trottinettes électriques de son périmètre d'application. Toutefois, de tels services entrent dans le champ des mobilités partagées, ce qui permettra aux AOM de les déployer.</p>
<p>Concernant le dispositif d'emports de vélos à bord des autocars, comment procéder si un 6^{ème} vélo se présente ?</p>	<p>La loi oblige à l'installation d'un dispositif d'emport d'un minimum de 5 vélos. Cela signifie que, potentiellement, le dispositif pourra en accueillir plus. Dans le cas où il ne peut pas accueillir le 6^e vélo, l'utilisateur ne pourra pas utiliser l'autocar en question.</p>
<p>Quelle mise en cohérence des dispositifs techniques d'emport des vélos à bord des autocars déjà existants avec le dispositif prévu dans la loi ?</p>	<p>Les travaux réglementaires à venir viendront préciser ce point.</p>
<p>L'obligation de permettre l'emport de vélos non démontés s'applique-t-elle également aux bus urbains ?</p>	<p>Non, cette obligation n'est pas applicable aux services urbains.</p>
<p>Qui est chargé de réaliser les aménagements cyclables hors agglomération ? S'agit-il obligatoirement du département ?</p>	<p>Il s'agit du gestionnaire de voirie. Cela peut donc être soit le département, soit une autre collectivité, en fonction de la répartition de la compétence « voirie ».</p>
<p>La LOM fait-elle évoluer la possibilité de créer un label autopartage ?</p>	<p>La LOM ne modifie rien pour les AOM « locales ». Elle se contente de donner aux régions, en tant que nouvelles AOM, la possibilité de créer leurs propres labels.</p>

Ouverture des données

QUESTIONS	RÉPONSES
Les AOM devront-elles mettre à disposition leurs données transport et mobilité dans le cadre de la constitution du « Maas » sans contrepartie financière ?	Un décret est en cours de concertation pour définir les seuils au-delà desquels l'AOM pourra demander une compensation financière raisonnable et proportionnée.
Pourquoi les AOM ont-elles été rejetées de l'appel à projets « Maas » ? Le « Maas » ne serait-il pas un dispositif uniquement à la disposition des entreprises et des start-ups et les AOM devront-elles le financer ?	Le processus d'appel à projet MaaS n'a pas abouti car il était conçu avec un financement du programme d'investissements d'avenir. Le ministère cherche une nouvelle source de financement. Pour l'ensemble des acteurs privés, le MaaS local ou régional est un MaaS public. Ils considèrent que l'AOM est le seul tiers de confiance auprès duquel le privé a la garantie de non désintermédiation.
De manière plus générale, les collectivités locales peuvent-elles disposer de marges de manœuvre pour proposer, au sein des applications Waze ou Google par exemple, des itinéraires routiers plus adéquats évitant des congestions de poids lourds notamment ?	Waze et Google se plient uniquement à la réglementation d'accès. La seule marge de manœuvre est donc de modifier par arrêté l'accès à une voie. Par exemple, interdire l'accès sauf aux riverains se traduit par un sens interdit dans ces applications ce qui écarte le trafic par leur calculateur d'itinéraire.
Qu'est-ce qu'une balise numérique ?	Il s'agit d'utiliser les balises numériques touristiques qui peuvent servir de borne de localisation et de guidage pour les personnes malvoyantes ou non-voyantes.
Les dispositions de la LOM sur l'ouverture des données et le Maas sont-elles compatibles avec la réglementation européenne ?	La LOM transcrit, en son texte, le règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive (UE) 2010/40 pour les données et le MaaS.
Qu'est-il prévu pour protéger les AOM des « géants du numérique » (GAFAM) ?	Il est prévu l'obligation de restituer les données statistiques collectées par les GAFAM ainsi que l'interdiction de vendre en-dessous du prix fixé par l'AOM.
Qu'est-il prévu pour permettre aux AOM de respecter l'échéance d'ouverture de leurs données au 1 ^{er} décembre 2021 ? Sous quel(s) format(s) doivent-elles fournir leurs données ?	Etalab (mission de la Direction interministérielle du numérique et du système d'information et de communication de l'État (DINSIC)) a déjà réalisé un travail préparatoire en mettant en place le point d'accès national (PAN) permettant la mise à disposition des données. Le format des données est « NETEX » mais le convertisseur « Chouette » est disponible en open source pour faire la mise aux normes à partir de GTFS, NEPTUNE et CSV.

Qualité de l'air

QUESTIONS	RÉPONSES
Existe-t-il un seuil de population au-delà duquel une collectivité aurait l'obligation de mettre en place une zones à faibles émissions « mobilité » (ZFE) ?	Non, seuls les territoires subissant un dépassement régulier des seuils de polluants sont soumis à l'obligation de mettre en place une ZFE. Aucun critère de population n'entre en jeu.

Accessibilité

QUESTIONS	RÉPONSES
La disposition qui permet la mise en accessibilité de deux nouveaux arrêts plutôt qu'un service de substitution en cas d'arrêt prioritaire en impossibilité technique avérée (ITA) concerne bien de nouveaux arrêts non prioritaires ?	Pour simplifier la mise en œuvre de la loi sur l'accessibilité, les AOM ont la possibilité de compenser un arrêt prioritaire en ITA par l'aménagement d'arrêts non prioritaires.
En matière de service de substitution, est-il possible pour une AOM de remplacer la mise en place d'arrêts prioritaires en ITA par du transport à la demande pour les PMR ?	Les AOM peuvent bien sûr mettre en place un TPMR en tant que service de substitution. En revanche, il faut être attentif à la définition des restrictions de droits d'accès à ce service.
Comment avoir une appréciation « universaliste » du handicap et mettre en place une charte pour l'ensemble des gares accessibles d'Île-de-France et de le reproduire en province ?	Le guide d'aménagement des gares de la SNCF est l'outil de référence. Il est disponible à cette adresse : https://www.accessibilite.sncf.com/documents-a-telecharger/guide-de-la-mise-en-accessibilite-des-gares/
S'agissant des données d'accessibilité, quels sont les formats de données collectées, sachant que, très souvent, la compétence de collecte de données se trouve chez les opérateurs de transport, générant ainsi des coûts supplémentaires pour les AOM ?	Le format de données est NETEX. L'outil de conversion des données GTFS « chouette » est disponible pour remettre ces données au bon format, à l'adresse suivante : http://www.chouette.mobi/utiliser-chouette/
Île-de-France Mobilités devra-t-il jouer un rôle de « superviseur » dans la collecte de données d'accessibilité sachant, qu'en Île-de-France, beaucoup d'acteurs (département, établissement public local,...) réalisent des aménagements pour les arrêts ?	Île-de-France Mobilités a une responsabilité finale de mise à disposition des données. Il peut donc jouer le rôle de superviseur pour réaliser la collecte.
La LOM impose-t-elle aux communes de mettre en accessibilité la voirie dans un rayon de 200 mètres autour des arrêts rendus accessibles ?	Non, la LOM impose seulement la description de l'accessibilité de la voirie dans les 200 m autour de l'arrêt.
Quel est le rôle des collectivités en matière d'accessibilité des bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides ?	Le rôle des collectivités est d'assurer un pourcentage minimal de places de stationnement équipées de bornes de recharge accessibles aux personnes handicapées. Elles doivent aussi fournir les données de localisation, de disponibilité, de puissance, de tarification, d'accessibilité et de modes de paiement pour garantir un déplacement en toute autonomie.

Sûreté et sécurité

QUESTION	RÉPONSE
Les équipes cynotechniques devront-elles nécessairement être les équipes dédiées dans les services techniques de l'opérateur de transport ou de l'AOM, ou les services techniques de la commune pourront-ils également intervenir ?	Le but est de réduire la gêne occasionnée, qui pèse sur l'exploitation. Il est envisagé de créer une qualification pour que des entreprises puissent faire ce travail en lieu et place des services de l'État.

Collectivités d'outre-mer

QUESTIONS	RÉPONSES
La collectivité unique de Guyane, qui regroupe la région et le département, doit-elle inciter les communautés de communes de son territoire à prendre la compétence mobilité ?	Cette incitation n'est pas obligatoire.
La LOM ne pourrait-elle pas se pencher sur les territoires ultra-marins et mettre en place une ressource dédiée pour les communautés de communes d'outre-mer ?	La commission Outre-mer du GART travaille sur la question de la mobilité des territoires ultra-marins. L'ensemble de ces territoires avaient mis beaucoup d'espoir à la fois dans les Assises des Outre-mer et dans d'éventuelles dispositions de la LOM les concernant. Force est de constater que les dispositions les concernant sont trop peu nombreuses.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DU POSITIONNEMENT DE CHAQUE MESURE DANS LA LOI

ARTICLES	MESURES
1	Programmes d'investissement prioritaires et ressources dédiées
2	
3	Conseil d'orientation des infrastructures
4	Sociétés de projets
8	<ul style="list-style-type: none"> - Liens entre politiques de mobilités et politiques en faveur de l'environnement - Évolution de la liste des AOM - Évolution de la compétence « mobilité » - Consécration des régions en AOM - Modalités de couverture de l'intégralité du territoire par une AOM « locale » - Modalités de reprise de la compétence AOM « locale » par l'EPCI - Développement de « RER métropolitains » - Transport des élèves debout - Délégation à une AO2 en Île-de-France
13	Versement mobilité
14	Devenir du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)
15	<ul style="list-style-type: none"> - Bassins de mobilité - Contrats opérationnels de mobilité - Comités des partenaires - Évolution des syndicats mixtes de type « loi SRU » - Autres dispositions en matière de gouvernance
16	<ul style="list-style-type: none"> - Plans de mobilité (ex-plans de déplacements urbains) - Plans de mobilité simplifiés - Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires - Mobilité et urbanisme
18	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire - Organisation des services de mobilité solidaire
19	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite - Services de substitution en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite - Accessibilité des places de stationnement équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, hydrogène et gaz naturel
21	Mise en ligne du bilan des travaux d'accessibilité engagés par les AOM
22	Autorité organisatrice de la mobilité unique en Outre-mer
23	
24	Politique de continuité territoriale en Outre-mer
25	Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité
26	Élargissement des missions de l'autorité de régulation des transports
27	Collecte des données d'accessibilité des services réguliers de transport public

28	
29	Services d'information et de billetterie multimodales
30	
31	
32	Déploiement des véhicules autonomes et connectés
32	Accès aux données pertinentes des systèmes intégrés des véhicules
35	<ul style="list-style-type: none"> - Subventions accordées aux covoitureurs - Schémas de développement des aires de covoiturage - Facilités de stationnement et de circulation pour les covoitureurs
36	Possibilité de déroger à la limitation de vitesse à 80 km/h
37	Décentralisation du stationnement payant sur voirie
38	
39	Modalités de contrôle des voies réservées au covoiturage
40	Nature des frais pouvant être pris en charge dans le cadre du calcul du coût d'un trajet en covoiturage
41	Régulation du déploiement des services dits de « <i>free floating</i> »
51	Restrictions concernant la circulation des engins de déplacement personnel
52	Interdiction de stationnement 5 mètres en amont des passages piétons
53	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement sécurisé des vélos en gares - Emport de vélos non démontés dans les trains et dans les cars - Équipement en stationnements vélos des bâtiments à usage tertiaire et constituant un lieu de travail - Dispositifs de matérialisation des « angles morts »
54	Équipement en stationnements vélos des bâtiments d'habitation en copropriété
57	Éducation à la pratique du vélo dans l'espace public
59	Équipement des bâtiments en stationnements vélos
60	Infrastructures destinées aux mobilités actives
61	
63	
67	Interopérabilité des dispositifs de recharges ouverts au public
68	Infrastructures de recharge pour véhicules électriques
69	
71	Développement du biogaz
73	Fin de la vente des voitures thermiques d'ici à 2040
74	Renouvellement des parcs de véhicules lourds et légers par des véhicules propres et économes en énergie
75	Messages promotionnels en faveur de la mobilité durable
76	Renouvellement des parcs de véhicules lourds et légers par des véhicules propres et économes en énergie
77	Transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions (flottes d'entreprises, taxis, VTC,...)
78	
79	Renouvellement des parcs de véhicules lourds et légers par des véhicules propres et économes en énergie
82	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacements domicile-travail et plans de mobilité employeurs - Forfait « mobilités durables »
83	Lutte contre le vol des vélos
85	Plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques
86	Zones à faibles émissions « mobilité » et contrôle d'accès
87	Autres dispositions en faveur de la qualité de l'air
88	
101	Descente à la demande en période nocturne

104	Interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public
107	Bagages oubliés dans les gares
111	Encadrement des équipes cynotechniques
113	Caméras individuelles
117	Formation des personnels de l'exploitant
118	
120	Domaine d'intervention du groupe de protection et de sécurité des réseaux de la RATP (GPSR) et droit d'accès des représentants de secours et des forces de l'ordre
122	
123	Passages à niveau
124	
127	Règles de sécurité à bord des autocars
128	Transport par câble
150	Ouverture à la concurrence en Île-de-France
152	Missions de l'autorité de régulation des transports en Île-de-France
155	Commande publique en Île-de-France
158	Cadre social territorialisé
160	Développement de la mobilité durable sur le réseau autoroutier
172	Modalités de transfert des petites lignes ferroviaires
173	
182	Accessibilité des réseaux de transport
183	Exploitation commerciale de véhicules autonomes
186	Réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence
189	Rapport sur la mise en œuvre de la possibilité de déroger à la limitation de vitesse à 80 km/h

Ont participé à la rédaction de ce guide :
L'équipe permanente du GART

Crédits photographiques :
Région Auvergne-Rhône-Alpes / Grégory Dubus ;
Brest Métropole Océane / Jean-Yves Guillaume ;
Tours Métropole Val de Loire / Alexis Chezière

Date de publication :
Version 1 / Janvier 2020

Ce guide est disponible en ligne sur le site internet du GART :
www.gart.org

Le GART, l'association au service de la mobilité

Le Groupement des autorités responsables de transport agit quotidiennement en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'autosolisme. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien sa mission d'intérêt général, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 200 autorités organisatrices de la mobilité. Le GART poursuit ainsi son inlassable travail de soutien des autorités organisatrices et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.



22, rue Joubert
75009 Paris
01 40 41 18 19
www.gart.org
[@GART_officiel](https://twitter.com/GART_officiel)