



ATELIER
Loi Mobilités

EN CIRCONSCRIPTION

PHILIPPE FOLLIOT

JEAN TERLIER

MARIE-CHRISTINE VERDIER-JOUCLAS

Députés du Tarn

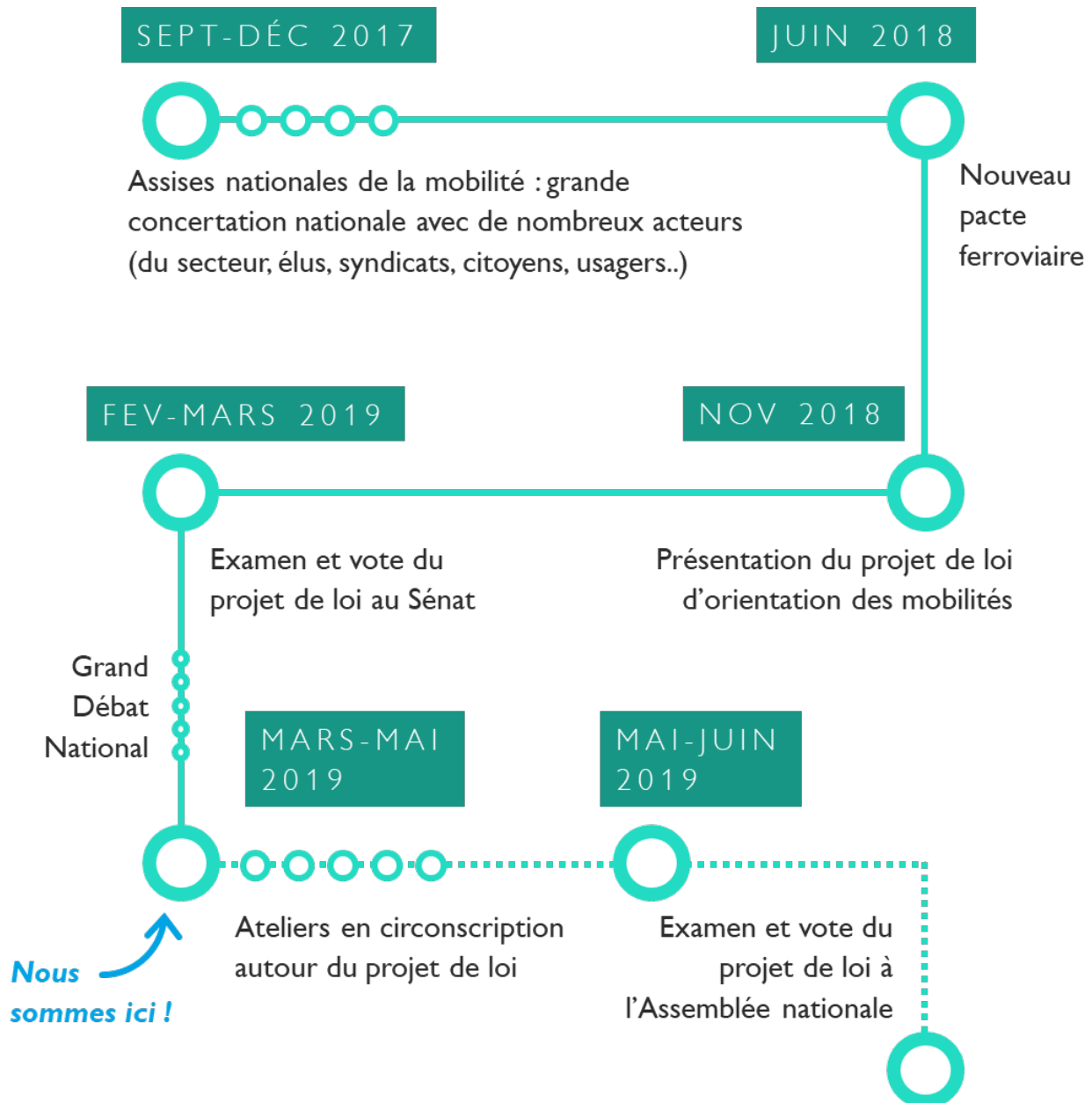
PHILIPPE BONNECARRERE

Sénateur du Tarn

PROJET DE LOI
d'orientation des mobilités

Calendrier

Pour construire une stratégie nationale sur les mobilités



PROJET DE LOI
d'orientation des mobilités

Les objectifs du projet de loi :

Priorité à la mobilité du quotidien



- Apporter à tous et partout des **solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture** ;
- Développer **l'innovation** et les **nouvelles solutions de mobilités** mises au service de tous ;
- Réduire **l'empreinte environnementale** des transports ;
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements au quotidien.

Les enjeux du projet de loi : *Priorité à la mobilité du quotidien*



Une philosophie

La transformation qui est en jeu est celle de la mobilité du quotidien, pour tous. L'objectif n'est pas de tout transformer du jour au lendemain, mais d'équiper chacun pour mener une nécessaire transition. **La réforme sera une boîte à outils au service des territoires, pour qu'à tous les niveaux, les Français se sentent aidés et accompagnés dans l'évolution de leur mobilité au quotidien.**

3 défis

Mettre fin à l'assignation à résidence. 1 français sur 4 déclare avoir refusé une offre d'emploi ou une formation faute de pouvoir s'y rendre.

Redonner de l'attractivité aux territoires qui souffrent à travers une mobilité des personnes et des marchandises plus accessible et durable.

S'attaquer frontalement aux défis environnemental et sanitaire posés par la mobilité. La pollution de l'air continue de causer plus de 400 000 morts prématurées au sein de l'UE, selon l'Agence européenne de l'environnement. Les transports représentent 30% des émissions de CO2. Pour 3 Français sur 4 la circulation routière est source de préoccupation.

3 opportunités

La révolution numérique et les nouvelles solutions de mobilité.

Une offre adaptée aux différents territoires.

La participation des entreprises aux mobilités sur les territoires.

Le contenu du projet de loi : *Priorité à la mobilité du quotidien*



Améliorer la gouvernance en matière de mobilité

Pour donner aux collectivités les outils leur permettant d'organiser les enjeux de mobilité au quotidien.

Réussir la révolution numérique dans les mobilités

Pour permettre à chacun de bénéficier des évolutions technologiques et de nouveaux services dans leur transport quotidien.

Développer les mobilités propres et actives

Pour encourager et aider chacun à s'emparer des nouvelles mobilités, plus écologiques et plus durables.

Programmation des investissements dans les transports

Pour assurer à l'État une feuille de route stratégique sur les 10 prochaines années, correspondant aux besoins d'infrastructures des territoires.

Simplification et adaptation de règles existantes

Pour améliorer le quotidien de façon pragmatique, en termes de sécurité, de régulation ou encore de transport par voie navigable.

TITRE I

Améliorer la gouvernance en matière de mobilités



Article 1 : Droit à la mobilité et compétences des AOM

Le droit au transport est transformé en **droit à la mobilité**.

Le **rôle des régions et des intercommunalités** est renforcé en améliorant la **coordination des acteurs** et en facilitant **l'émergence des nouvelles mobilités**. Est encouragé **l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle** en privilégiant le couple intercommunalité-région.

Les **intercommunalités** demeurent **autorités organisatrices de la mobilité sur leur ressort territorial** (transport public de personnes, transport scolaire, mobilités actives et services relatifs aux usages partagés).

Les **communes** transfèrent leur **compétence aux intercommunalités** au 30 septembre 2020. Si le transfert n'est pas effectué, la région prendra le relais au 1^{er} janvier 2021.

Les **régions** deviennent **autorités organisatrices de la mobilité régionale** et peuvent **déléguer** tout ou partie des services à une **autre collectivité**.

Article 2 :

Création du **versement mobilité** à la place du versement transport. Il est conditionné à la **mise en place d'un service régulier de transport pour le public**. Il peut être affecté à **l'ensemble de la compétence mobilité**.

Article 4 :

Renforcement de la coordination entre les AOM dans la mise en place d'offres de mobilité intégrée, à l'échelle d'un bassin de mobilité.

La région est le chef de file en matière de mobilités : elle organise les **modalités de l'action commune** des AOM pour assurer la **continuité territoriale** dans les **mobilités quotidiennes** (définition de l'offre, création et exploitation des pôles d'échanges multimodaux et gestion des situations perturbées...). Les **missions** sont exercées à **l'échelle du bassin de mobilité** défini par les régions. La coordination pourra prendre la forme de **contrat opérationnel de mobilité** entre la région et les AOM.

Élargissement du champ de **l'assistance technique** apportée par les **départements** aux **collectivités rurales** pour les questions de mobilité.

Élargissement du **champ d'intervention** des **syndicats mixtes de transport** à la **mobilité**.

Chaque AOM crée un « **comité des partenaires** » consulté avant toute **instauration ou évolution** de **l'offre de mobilité**, de la **politique tarifaire**, de la **qualité des services**, **l'information** mise en place ou le **taux du versement mobilité**.

Article 5 :

Chaque **AOM de plus de 100 000 habitants** élabore un **plan de mobilité** qui **remplace les PDU** au 1^{er} janvier 2021. Ce plan de mobilité devra traiter **l'ensemble des mobilités** (mobilité active et partagée, mobilité inclusive et mesures pour limiter l'étalement urbain).

Sont associés les gestionnaires d'infrastructures de transport. Les AOM limitrophes donnent leur avis sur le plan de mobilité. Ce plan est **modifiable plus simplement** et la logistique urbaine pourra être mieux prise en compte.

Article 6 :

Les AOM peuvent mettre en œuvre et financer des **services de mobilité** à caractère social et verser des **aides individuelles à la mobilité**.

Article 7 :

Les **mesures tarifaires spécifiques** en faveur **des personnes handicapées** ou dont la **mobilité est réduite**, ainsi que pour les **accompagnateurs**, sont généralisées à l'ensemble des services de transports (hors aérien).

Est également prévu **l'accessibilité de places de stationnement** comportant des bornes de recharge électrique pour ces personnes.

TITRE II

Réussir la révolution numérique dans les mobilités



Article 9 :

Adaptation de la réglementation **européenne** sur **l'ouverture des données de l'offre de mobilités** (arrêts, horaires, tarifs, accessibilités...). L'ouverture des données en temps réel est imposée. Mise en œuvre fixée au 1^{er} janvier 2021.

Les **régions et les métropoles** sont chargées d'animer la démarche d'ouverture des données et l'organisation de la transmission de ces données vers une interface numérique nationale.

Le contrôle, le règlement des différends et de sanction de la bonne mise en œuvre de l'accès aux données sont confiés à l'Autorité de régulation des autorités ferroviaires et routières.

Article 10 :

Certaines **données d'accessibilité des transports** doivent être produites à destination des **personnes handicapées** et à **mobilité réduite**. Ce sont les données d'accessibilité de l'ensemble des services réguliers de transports publics (routiers et ferroviaire).

Article 11 :

Les **AOM régionales** doivent veiller à **l'existence de services d'information** pour les usagers sur **l'ensemble des modes de déplacement** sur le territoire.

Tout service numérique multimodal de vente ou de réservation doit présenter les solutions de déplacements de façon transparente.

Aussi, il est possible pour toute personne, publique ou privée, de créer un service multimodal de vente de services de transports conventionnés ou organisés par des pouvoirs publics.

Article 12 :

Le Gouvernement, par ordonnances, peut construire le cadre permettant la circulation en France de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont déléguées à un système de conduite automatisé, et de définir le niveau de responsabilité applicable.

Article 14 :

Autorisation pour le Gouvernement de prendre des ordonnances pour instaurer à titre expérimental **des mesures dérogatoires à la loi afin de réduire les fractures sociales et territoriales** en favorisant les **expérimentations de solutions innovantes de mobilité** dans les territoires peu denses.

Article 15 :

Les **AOM** peuvent prendre part **aux frais de covoiturage** dans la limite des frais engagés par le conducteur.

Les **gestionnaires de voirie** et les **détenteurs de pouvoir de police** peuvent réserver des **places de stationnement pour le covoiturage**.

Les **maires** peuvent réserver des **emplacements** sur certaines voies à **différentes catégories d'usagers** (véhicules pour covoiturage ou véhicules propres).

Article 16 :

Les **services de gendarmerie** peuvent mettre en œuvre des **dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées** à la circulation de certaines **catégories d'usagers** et de **véhicules**.

Article 17 :

Les **modalités de calcul de partage de frais** entre conducteur et passagers dans le cadre du **covoiturage** seront précisées dans un **décret au Conseil d'État**.

Article 18 :

Les **AOM** pourront imposer **des prescriptions particulières** pour les **nouveaux services de mobilité** sur son territoire (conditions d'usage, gestion des épaves...). Il s'agit d'accompagner le **développement de nouveaux services** (scooters électriques, vélo, trottinettes, voitures en libre-service). Le non-respect pourra faire l'objet de sanctions financières.

Article 19 :

Les **conducteurs de tricycles non motorisés** assurant, à titre onéreux, du transport de personnes seront soumis aux obligations suivantes : détention d'un contrat d'assurance, réponse à une condition d'honorabilité professionnelle, justification d'une aptitude à la conduite en circulation, disposition d'un véhicule répondant à des conditions techniques et de confort.

Article 20 :

Établissement à titre facultatif, par les plateformes de mise en relation par voie électronique, d'une charte précisant les contours de leur responsabilité sociale.

TITRE III

Développer les mobilités propres et actives



Article 21 : Encadrement des engins de déplacement personnel

Les **maires** peuvent définir les **conditions de circulation** des **nouveaux engins** de déplacement personnel dans les villes (trottinettes, gyropodes...).

Article 22 : Mobilités actives, lutte contre le vol dans les gares et bâtiments

Les **mobilités actives** sont définies comme « **l'ensemble des modes de déplacement où la forme motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée** ».

Mise en place d'une **identification des cycles** à compter de juillet 2020 pour les **ventes de vélos et vélos électriques neufs** et juillet 2021 pour les **ventes d'occasion** avec création d'un **fichier national unique**. Objectif : lutter contre le vol, le recel et la vente illicite.

SNCF Mobilités et RATP devront réaliser des **stationnement vélos sécurisés** avant le 1^{er} janvier 2024.

Article 23 : Développement du réseau de recharge des véhicules électriques

Le **plafond de prise en charge des coûts de raccordement** des infrastructures de **recharge électrique** est relevé de **40% à 75%**.

L'activité de recharge devient **une prestation de service**.

Le **pré-équipement d'infrastructures de recharge** pour véhicules électriques est imposé dans tous les **parkings de plus de 10 places** annexés à un bâtiment neuf ou rénové.

Au moins **un point de recharge** pour les bâtiments **non résidentiels ayant au moins 20 places** de parking.

Article 25 : Développement des énergies alternatives dans les transports

Le Gouvernement, par ordonnance, mettra en place un **mécanisme de soutien aux installations de production de biogaz** non injecté dans les réseaux de gaz naturel.

L'article permet le raccordement de stations « gaz naturel pour véhicule » aux réseaux de transport de gaz naturel.

Article 26 : Forfait mobilité

Création du **forfait mobilité** qui permettra aux entreprises et administrations **d'indemniser les déplacements domicile-travail de leurs salariés** s'ils utilisent un **mode vertueux** (vélo, covoiturage...). Ce sera **un montant maximum de 400 euros** par an exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

Article 27 : Zones à faibles émissions

Les **EPCI de plus de 100 000 habitants** devront prévoir **un plan d'actions pour atteindre des objectifs de réduction de polluant atmosphériques** et respecter les **normes de qualité de l'air**. Ce plan d'actions devra comporter une étude sur la mise en place d'une zone à faibles émissions.

Article 28 : Zones à zéro émission

Transformation des **zones à circulation** restreinte en **zone à faibles émissions**. Ce sera obligatoire pour les collectivités sur les territoires desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

TITRE IV

Programmation des investissements dans les transports



Article 30 : Programmation des investissements de l'État dans les transports

4 objectifs :

- Renforcer les offres de déplacements du quotidien ;
- Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution ;
- Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins ;
- Améliorer l'efficacité des transports de marchandises.

5 programmes d'investissements prioritaires :

- Entretien et modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- Désaturation des grands nœuds ferroviaires ;
- Désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales ;
- Développement de l'usage des mobilités propres et partagées ;
- Soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuses.

TITRE V

Simplification et adaptation de règles existantes

Article 31 : Renforcement de la sûreté et de la sécurité

Objectif : **réduction du nombre d'accidents de la route**

- **Renforcement de la protection des inspecteurs et des examinateurs** chargés de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire. Prévenir les agressions physiques et verbales.

Mise en place d'une peine complémentaire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire et création d'une mesure administrative provisoire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis pour une durée maximale de 2 mois pour les faits d'outrage et 6 mois pour les faits de violence.

- **Extension du champ d'application** de la **procédure de rétention du permis de conduire** à l'infraction du **téléphone tenu en main**.

- **Extension du champ d'application** des dispositions relatives à **l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules**.

- **Extension** de l'accès au **système d'immatriculation des véhicules**.

- Dispositions pour **lutter contre l'alcool au volant**.

PHILIPPE FOLLIOT

JEAN TERLIER

MARIE-CHRISTINE VERDIER-JOUCLAS

Députés du Tarn

PHILIPPE BONNECARRERE

Sénateur du Tarn

***Merci pour votre
participation !***

PROJET DE LOI
d'orientation des mobilités

