



le MémO Collectivités



LOI MOBILITÉS



Apporter des solutions à tous

Mémo Collectivités

Gouvernance

- Proposer une solution de mobilité sur l'ensemble du territoire
- Rôle et compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)
- Le versement mobilité
- Permettre une meilleure planification de la mobilité
- Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité
- Renforcer la place des employeurs et des usagers dans la gouvernance de la mobilité
- Faciliter la mobilité des publics les plus fragiles

Accessibilité

- Accessibilité des réseaux de mobilité
- Mise en place d'une plateforme unique de réservation
- Faciliter l'accès aux transports pour les personnes à mobilité réduite
- Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité
- Collecte des données d'accessibilité aux abords des arrêts

Numérique

- Développement de système « mobility as a service » (MAAS)
- Ouvrir les données de mobilité

Mobilités

- Le subventionnement du covoiturage par les autorités organisatrices de la mobilité
- Voies réservées et contrôle automatisé de leur usage
- Encadrer les services en « free-floating »
- Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050
- Intégrer la mobilité dans le dialogue en entreprise
- Favoriser le développement des mobilités actives
- Lutter contre le vol de vélo
- Sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes
- Apprendre le vélo aux enfants à l'école primaire
- Renforcement des plans climat air énergie territoriaux (PCAET)
- Accompagner le développement de Zones à faibles émissions (ZFE)



Proposer une solution de mobilité sur l'ensemble du territoire

Doter rapidement tous les territoires d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour construire les solutions de mobilité adaptées aux enjeux locaux, y compris dans les territoires peu denses.

L'ESSENTIEL ★

Les enjeux de mobilité ne se résument pas aux grandes agglomérations et à la mise en place de transports en commun.

80 % du territoire, représentant 20 % de la population, ne sont pas dotés d'une autorité exerçant pleinement la compétence mobilité.

Il importe de doter tous les territoires, **notamment les territoires ruraux**, d'une autorité organisatrice de la mobilité qui aura pour mission de construire, en lien avec les acteurs du territoire, des solutions de mobilité adaptés aux besoins.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi. **Les communautés de communes auront à se positionner avant le 31 décembre 2020 sur le transfert de compétence mobilité.**

Au 1^{er} juillet 2021, tous les territoires disposeront d'une autorité organisatrice de la mobilité qui sera en charge de développer des services locaux.

À NOTER ↗

● Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité sur leur ressort territorial.

Les communautés de communes sont incitées à prendre la compétence au travers de plusieurs mesures.

● La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité est clarifiée et n'implique pas la mise en place d'un service régulier de transport qui pouvait constituer un frein à la prise de compétence pour les territoires ruraux (voir fiche Compétence des autorités organisatrices de la mobilité). Pour éviter l'effet de démutualisation et l'ingénierie liée aux transports en commun « lourds », la région pourra, si la communauté de communes le souhaite, continuer à organiser ces services.

● Les communautés de communes sont aussi incitées à exercer la compétence en groupement : soit par la création de syndicat mixte de transport, soit par un pôle d'équilibre territorial, soit en adhérant à un syndicat mixte de transport existant (voir fiche Versement mobilité).

LES OBJECTIFS 🎯

Proposer une solution de mobilité adaptée à l'ensemble des personnes sur le territoire.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● Dans l'objectif d'une organisation la plus pertinente et effective des mobilités sur chaque partie du territoire, la LOM introduit un mécanisme de « recherche » de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence.

● La communauté de communes ou en syndicat : le conseil communautaire devra délibérer sur cette prise de compétence **au plus tard avant le 31 décembre 2020** (transfert dans les règles de droit commun), ainsi que les communes à la suite.

● Au 1^{er} juillet 2021, la région est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de la communauté de communes si cette dernière n'a pas pris la compétence. Il est toutefois permis aux communes qui organisaient déjà un service de mobilité (ex : ligne de bus) de continuer à organiser ce seul service (et de continuer à lever du versement mobilité, le cas échéant). Cette commune ne sera pas compétente pour d'autres services.

● La communauté de communes pourra à nouveau décider d'exercer la compétence, dans le cas d'une fusion de communautés de communes ou en cas de création ou d'adhésion à un syndicat mixte de transport.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

● Article 8^e de la loi qui précise le mécanisme de recherche de l'autorité organisatrice de la mobilité.

● Plateforme France Mobilités

www.francemobilites.fr

Exemples concrets de solutions mises en place dans les territoires par des collectivités



Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Rôle et compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Élargir le champ de compétences des autorités organisatrices de la mobilité et des régions afin qu'elles puissent disposer de l'ensemble des leviers d'actions pour agir sur leur territoire, en leur laissant toute latitude sur les solutions et services de mobilité pertinents sur leur territoire.

L'ESSENTIEL ☆

Sur leur territoire, le rôle des autorités organisatrices de la mobilité ne se limite pas à la mise en place d'un métro ou d'une ligne de bus, elle peuvent également :

● **organiser des services publics de transports réguliers**, qu'ils soient urbains ou non urbains. Elles n'ont toutefois pas l'obligation d'en mettre en place s'il n'y a pas de pertinence pour le territoire ;

● **organiser des services publics de transport à la demande**. Ces services constituent une réponse adaptée en complément des transports collectifs ou pour des besoins plus diffus ;

● **organiser des services publics de transport scolaire** : lorsqu'une communauté de communes devient AOM, elle pourra choisir de reprendre ou non en bloc les services de transport « lourd » (transport régulier, transport scolaire, transport à la demande) que la région organise aujourd'hui intégralement sur son territoire ;

● **organiser des services de mobilités actives et partagées** - service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage - en contribuant par le financement par exemple ;

● **organiser des services de mobilités solidaires**.

● **Entrée en vigueur**

Dès la promulgation de la loi

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 8 de la loi sur les compétences des AOM

Plateforme France Mobilités www.francemobilites.fr
Exemples concrets de solutions mises en place dans les territoires.



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi renforce le champ d'action des autorités dans différents domaines :

● **En matière de mobilités actives et partagées**, qui constituent des solutions de mobilité à promouvoir et développer sur tous les territoires.

Les AOM peuvent organiser des services (service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage), mais aussi contribuer au développement de ces modes (subvention aux opérateurs voire aux particuliers participant aux activités de covoiturage, création d'un signe distinctif, financement d'aires de covoiturage, financement d'aménagements cyclables ou de stationnement vélo, etc.).

● **En matière de mobilités solidaires** qui constituent un levier d'action aux côtés de la sphère sociale pour assurer le droit à la mobilité des plus fragiles.

Les AOM peuvent organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité : financement de structures associatives de « mobilité inclusive » pour développer et pérenniser l'accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, avec des services allant au-delà du conseil en mobilité (apprentissage du vélo, garage solidaire, etc.).

● **Elles peuvent aussi organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine** en cas d'inadaptation de l'offre privée.

Elles ne sont pas tenues d'organiser l'ensemble de ces services, elles sont libres de mettre en place ceux qui sont les plus adaptés aux territoires sur lesquels elles interviennent.

Elles disposent d'une ressource fiscale, le versement mobilité, pour financer cette compétence en cas de mise en place de services réguliers.

La région, actuellement autorité organisatrice des transports, devient autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), sa compétence étant élargie à l'ensemble des solutions de mobilité, notamment actives, partagées et solidaires. Elle disposera ainsi de l'ensemble du panel de solutions de mobilités pour intervenir dans la desserte des territoires, en complément du réseau structurant (routier et ferroviaire). Île-de-France Mobilités voit ses compétences élargies de la même manière.

Le versement mobilité

Transformer le versement mobilité
en cohérence avec le champ de compétences des AOM
et donner une visibilité aux usagers et employeurs sur son usage.

L'ESSENTIEL ☆

● Les Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM) ont aujourd'hui la possibilité de prélever un impôt, le versement transport, assis sur la masse salariale des employeurs situés sur leur territoire. Les employeurs contribuent ainsi aujourd'hui à plus de 40 % du financement des services de transport mis en place par les AOM.

● Il est donc nécessaire de sécuriser cette ressource dans un contexte de renforcement des compétences des AOM, tout en garantissant une plus grande transparence notamment du point de vue des financeurs.

● Il est par ailleurs nécessaire d'encourager le rapprochement des communautés de communes avec les AOM existantes, au regard des bassins de mobilité.

● **Entrée en vigueur**

Dès la promulgation de la loi

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Le versement mobilité finance l'ensemble des actions de l'AOM, en investissement ou en fonctionnement. Il est conditionné à la mise en place de transport collectif régulier.

La loi introduit une plus grande transparence

● Le niveau de versement mobilité est justifié par une liste des services mis en place.

● Toute modification de taux est soumise pour avis au comité des partenaires, constitué de représentants d'usagers et d'habitants ainsi que de représentants d'employeurs.

Le versement mobilité peut être modulé au sein d'un syndicat mixte de transport à l'échelle des intercommunalités selon la densité démographique ou du potentiel fiscal.

LES OBJECTIFS 🎯

Inciter à la création de syndicats mixtes permettant de financer l'action des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

LES ACTEURS CONCERNÉS

Les AOM dès lors qu'elles organisent un service de transport régulier.

À NOTER 📌

Le versement mobilité peut être affecté à « des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité ».

Le versement mobilité contribue ainsi au financement de services de mobilité qu'elles organisent ou qu'elles soutiennent, au financement des infrastructures qui concourent au développement des modes actifs et partagés (infrastructures cyclables, aires de covoiturage, etc.), aux actions de mobilité solidaire.



POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 13 de la loi

Exemples de services : www.francemobilites.fr



Permettre une meilleure planification de la mobilité

Planifier l'organisation des mobilités sur tous les territoires afin de construire localement les stratégies de mobilité en réponse aux enjeux de mobilité de nos concitoyens.

L'ESSENTIEL ☆

- Accompagner la prise de compétence des nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).
- Permettre la mise en œuvre du droit à la mobilité sur l'ensemble du territoire.
- Inclure l'ensemble des modes de déplacement pour une stratégie de mobilité au bénéfice de tous.
- Promouvoir les mobilités propres.
- Renforcer les dispositions sur le stationnement et la circulation, pour promouvoir notamment les mobilités actives et partagées et une régulation des mobilités.

LES OBJECTIFS 🎯

Les objectifs de cette mesure sont doubles :

- doter l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité d'un outil de planification adapté aux enjeux du territoire, notamment en milieu rural ;
- renforcer les champs d'intervention des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones urbaines pour répondre aux enjeux environnementaux et de cohésion sociale et territoriale.



CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Pour les AOM non soumises à l'obligation de mise en place d'un plan de mobilité, la loi offre la possibilité d'élaborer un plan de mobilité simplifié, leur permettant ainsi de porter une vision de la mobilité dans sa globalité sur leur territoire.

Les AOM incluses ou qui recoupent une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.

Ces objectifs sont renforcés par rapport au plan de déplacements urbains existant pour tenir compte des enjeux :

- de mobilité solidaire : cohésion sociale et territoriale ;
- de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de prise en compte de la biodiversité ;
- de limitation de l'étalement urbain ;
- de développement des mobilités partagées et des mobilités actives, avec notamment l'obligation d'un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables ;
- de logistique, via un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire axé sur la logistique ;
- de mobilité scolaire.

Les dispositions du plan de mobilité peuvent être adaptées plus facilement en matière de stationnement et de circulation, facilitant ainsi l'action des AOM.

En Île-de-France, les intercommunalités, à l'exception des communautés de communes, ont l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité en déclinaison du plan de mobilité d'Île-de-France.

Planifier la mobilité sur les territoires

LES ACTEURS CONCERNÉS



- ➔ Les AOM de façon obligatoire ou non.
- ➔ Les EPCI, en Île-de-France.

À NOTER ✎

Dates d'entrées en vigueur

- **Évolution du plan de mobilité** : à l'occasion de la première révision du plan à compter du 1^{er} janvier 2021.
- **Possibilité d'actualisation du volet circulation et stationnement du plan de déplacements urbains ou du plan de mobilité** : dès promulgation de la loi.
- **Possibilité d'élaborer un plan de mobilité simplifié** : dès promulgation de la loi.
- **Obligation d'élaborer un plan local de mobilité** : à compter du 1^{er} janvier 2021 en déclinaison du plan de mobilité Île-de-France.
- **Les AOM nouvellement créées disposent de 24 mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité**, lorsqu'elles sont soumises à une telle obligation.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE 📄

- En constituant un diagnostic de la mobilité permettant de mettre en évidence les besoins des habitants.
- En définissant un programme d'actions adapté et des moyens nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre d'un dialogue local avec les acteurs du territoire.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 16 de la loi

La LOM facilite la coopération en matière de mobilité.

Au-delà du plan de mobilité, permettant aux acteurs de contribuer à la définition de la politique de mobilité sur le territoire, la LOM crée les comités de partenaires, associant financeurs et bénéficiaires des services de mobilité.

Fiche Comité des partenaires



Exemples de services :

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité

Définir un cadre de travail qui dépasse les frontières administratives en créant des bassins de mobilité et assurer une meilleure coordination entre les collectivités par la conclusion de contrats opérationnels de mobilité.

L'ESSENTIEL ★

Création des bassins de mobilité dépassant les frontières administratives et sur lesquelles sont conclus des contrats opérationnels de mobilité entre toutes les collectivités concernées.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi introduit la notion de bassin de mobilité, échelle représentative de la mobilité du quotidien par exemple autour des grandes métropoles ou agglomérations. Ces bassins sont définis par la région **après consultation des différentes collectivités concernées**.

Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un **contrat opérationnel de mobilité** avec les AOM, les syndicats mixtes dits SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Ces contrats peuvent associer les EPCI ou tout autre partenaire.

Le contrat définit :

- les modalités de l'action commune des AOM et de la région, concernant les différentes formes de mobilités et d'intermodalités, la répartition des points de vente physiques, la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, les modalités de gestion des situations dégradées ;
- les modalités de coopération, de mutualisation, de soutien technique et financier pour la conception d'infrastructures de transports ou de services de mobilité ;
- les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

Le contrat fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires. Chaque AOM et AOMR rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi.

LES OBJECTIFS 🎯

Assurer un meilleur service rendu aux usagers pour les déplacements du quotidien notamment les déplacements domicile-travail, en coordonnant et structurant l'action des acteurs publics de la mobilité.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE 📊

Conclusion d'un contrat pluriannuel selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires. Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi.



POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Fiche Comité des partenaires

Article 15 de la loi

Exemples de services :

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Renforcer la place des employeurs et des usagers dans la gouvernance locale de la mobilité

Créer le comité des partenaires associant a minima employeurs et usagers et l'intégrer dans la gouvernance de la mobilité

L'ESSENTIEL ☆

Le comité des partenaires est instauré par chaque autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMr). Il est consulté au moins une fois par an avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information.

L'AOM le consulte également sur l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité ainsi que le document de planification de sa politique.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixés par l'AOM.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi.

À NOTER ↗

Chaque AOM et AOMR rend également compte annuellement de la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité au comité des partenaires.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 15 de la loi

Exemples de services :

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

LES OBJECTIFS 🎯

● Garantir, à travers la mise en place d'un comité des partenaires, un dialogue permanent entre les autorités organisatrices de la mobilité, les usagers ou habitants et les employeurs, qui sont à la fois financeurs, à travers les recettes ou les impôts locaux, dont le versement mobilité, et bénéficiaires des services de mobilité mis en place.

● Permettre une meilleure compréhension des enjeux liés à la mise en place de services de mobilité.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Création du comité des partenaires, garant de la mise en place d'un dialogue entre AOM, usagers et habitants.



LES ACTEURS CONCERNÉS



- ➔ Les AOM
- ➔ Les régions

Faciliter la mobilité des publics les plus fragiles

Rendre obligatoire la mise en place d'un plan d'actions en faveur de la mobilité solidaire et faciliter localement la mobilité des plus fragiles, en assurant une coordination entre les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les autorités en charge des mobilités.

L'ESSENTIEL ☆

Le plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire assure une **coordination entre les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les autorités en charge des mobilités**, afin de mieux articuler leurs actions et construire un accompagnement plus efficace des publics vulnérables, en particulier en matière d'accès à l'emploi.

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

À l'échelle de chaque bassin de mobilité, la région et le département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, Pôle emploi et les acteurs du territoire (intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite), **un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien**.

Les aides financières individuelles liées à la mobilité, recensées ou mises en place dans ce cadre, devront figurer au sein des services d'information sur les déplacements, mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité ou la région.



25%

Des Français ont déjà refusé une offre d'emploi faute de solution de mobilité.

86%

Des Français pensent que la mobilité est le premier obstacle à l'emploi.

LES OBJECTIFS 🎯

- Répondre aux difficultés d'accès à une solution de mobilité rencontrées par les publics en situation de précarité sociale ou économique, en situation de handicap ou à mobilité réduite.
- Inciter les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les autorités organisatrices de la mobilité à se concerter et à imaginer des dispositifs plus cohérents entre eux et ainsi mieux répondre aux besoins des publics concernés.
- Mieux articuler leurs actions et construire un accompagnement plus efficace des publics vulnérables, en particulier en matière d'accès à l'emploi.

LES ACTEURS CONCERNÉS



- ➔ Pilotage confié aux régions et aux départements
- ➔ Sont associés : les AOM, Pôle emploi, les organismes sociaux et les

organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Une nouvelle compétence mobilité solidaire est confiée aux AOM et aux AOM régionales pour les inciter à agir dans le domaine de la mobilité solidaire. Par exemple : en mettant en place des aides financières individuelles ou en créant un service de conseil ou d'accompagnement individualisé à la mobilité.

Article 18 de la loi

Exemples de services :

www.francemobilites.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Accessibilité des réseaux de mobilité

Faciliter et améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics pour les personnes à mobilité réduite

L'ESSENTIEL ☆

● La LOM comporte plusieurs mesures en faveur de l'accessibilité des réseaux de transports de voyageurs, visant aussi bien à faciliter l'usage des réseaux par les personnes handicapées ou à mobilité réduite qu'à apporter de la souplesse aux AOM dans la mise en accessibilité des réseaux.

● Les bénéficiaires

Les personnes handicapées ou à mobilité réduite et les AOM.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi.

LES ACTEURS CONCERNÉS

Cibles principales :

- ➔ Les AOM (via le GART et Régions de France)
- ➔ Les transporteurs (UTP / FNTV / SNCF / KEOLIS / TRANSDEV / RATP)
- ➔ Les DDT(M) et les DREAL
- ➔ Les collectivités territoriales

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Ces mesures sont ou seront complétées de mesures actions.

● La charte nationale sur la qualité d'accessibilité des transports routiers de voyageurs et ses déclinaisons locales. La charte nationale a déjà été signée le 26 juin 2019 par le GART, Régions de France, l'UTP et la FNTV, ainsi que par Elisabeth Borne, alors ministre chargée des transports, et Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Des déclinaisons locales seront bientôt disponibles.

● Un guide méthodologique pour réaliser la collecte des données accessibilité en voirie sera proposé suite à un groupe de travail avec des collectivités volontaires.

● La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site www.accessibilite.gouv.fr

Articles 19 (mesures sur l'accessibilité), 27 (collecte des données d'accessibilités) et 28 (plateforme unique de réservation)

Exemples de services :

www.francemobilites.fr

LES OBJECTIFS 🎯

Le chantier de mise en accessibilité des réseaux de transport est vaste et demande des ajustements et des compléments afin de mieux s'adapter aux réalités du terrain et aux attentes des utilisateurs.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● Une meilleure accessibilité des réseaux à moindre coût : des tarifs préférentiels obligatoires pour les accompagnateurs.

L'objectif est de permettre l'usage des transports en commun à moindre coût pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite qui ont besoin d'un accompagnement, sans déployer plus de personnel pour la collectivité. Le coût des tarifs réduits pour l'accompagnateur sera compensé par un nombre accru de trajets payants réalisés par ces voyageurs aux besoins spécifiques. L'accompagnateur bénéficie du tarif préférentiel uniquement lorsqu'il accompagne la personne titulaire d'une carte CMI, quelle que soit la mention. Les tarifs préférentiels peuvent aller jusqu'à la gratuité.

● Une adaptation du cadre des SD'AP pour plus d'efficacité.

La LOM permet de proposer une plus large gamme de services aux voyageurs. Elle permet aux AOM des réseaux urbains de remplacer l'obligation de déployer un transport de substitution en cas d'arrêt prioritaire en ITA par la mise en accessibilité de deux nouveaux arrêts pour chaque arrêt en ITA, offrant de ce fait une accessibilité plus étendue du réseau existant sans créer de réseau parallèle, coûteux et souvent peu opérationnel.

● La transparence de l'action publique : la publication par les AOM de l'état d'avancement de la mise en accessibilité des réseaux.

Il s'agit de porter à la connaissance du public l'état d'avancement de la programmation des travaux de mise en accessibilité, ce qui permettra au public à besoins spécifiques d'identifier les meilleures options possibles. Il peut s'agir du bilan de fin de période ou de tout autre document permettant une visibilité de l'état d'avancement de la programmation d'accessibilité.

Mise en place d'une plateforme unique de réservation

Afin d'organiser les services de substitution et d'assistance en gare pour les personnes présentant un handicap

L'ESSENTIEL ☆

● **La loi confie au gestionnaire d'infrastructure le soin d'organiser les services de substitution et d'assistance en gare.**

Les personnes handicapées disposeront d'une seule et unique plateforme, multicanal, quel que soit l'opérateur ferré (SNCF national, SNCF régional ou les nouveaux entrants), pour réserver ces services. Les échanges d'informations via la plateforme permettront une délivrance coordonnée des prestations tant en gare de départ, en gare de correspondance qu'en gare d'arrivée.

● **Les bénéficiaires**

Les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

● **Entrée en vigueur**

Dès la promulgation de la loi (fin d'année 2019)

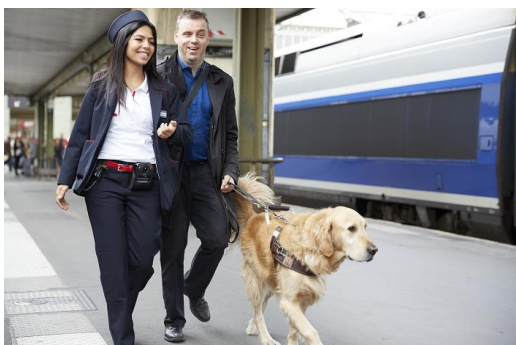
● **Par qui ?**

Les régions et les autorités organisatrices de la Mobilités

LES OBJECTIFS 🎯

Les personnes handicapées disposent bien de la possibilité de réserver leur prestation d'assistance, mais le numéro ou le l'adresse mél varie selon la gare concernée. **La plateforme unique, multicanal, évitera la multiplicité des numéros, simplification pour les usagers d'autant plus utile dans la perspective d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.**

Enfin, l'organisation des services d'assistance et de substitution sur la totalité du voyage **garantira une prise en charge sans rupture** quelles que soient les gares fréquentées.



CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi impose au gestionnaire d'infrastructure des services ferroviaires de proposer une plateforme pour assurer la réservation des prestations d'assistance en gare et des prestations de transports de substitution, ainsi que la délivrance de ces prestations aux personnes handicapées.

Cette plateforme unique de réservation est créée à l'attention des personnes handicapées et elle organise les échanges d'informations sur ces voyageurs avec les entreprises ferroviaires, ainsi que celui des entreprises ferroviaires entre elles.

L'accueil en gare s'effectue en un point unique d'accueil.

Sont concernés les services ferroviaires, mais également les lignes A et B du RER, gérées par la RATP.

Elle ouvre de nouvelles possibilités

● La coordination des échanges d'informations entre opérateurs ferrés est exigée afin de fournir une délivrance du service optimal entre la gare de départ et la gare d'arrivée sur la totalité du voyage.

● L'organisation mise en place permet l'adhésion d'opérateurs des autres modes de transport à la plateforme, afin que l'assistance ne s'arrête pas à la porte des gares mais prenne en compte l'intermodalité, en s'étendant, par exemple, jusqu'aux gares routières.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 28 de la loi

La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site www.accessibilite.gouv.fr

Faciliter l'accès aux transports pour les personnes à mobilité réduite (TPMR)

Faciliter et simplifier l'accès aux TPMP pour les porteurs de la carte CMI, mention Invalidité

L'ESSENTIEL ☆

● Accès TPMP

Lorsqu'il existe un service de transport spécifique pour les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, service dit TPMP, **l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une carte mobilité inclusion mention Invalidité (celles dont le handicap est reconnu à plus de 80 %) ne pourra être restreint, ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.**

La CMI Invalidité fait office de reconnaissance administrative et médicale. Ces conditions s'appliquent tant pour entrer dans le service qu'en cas de renouvellement.

● VTC et TPMP

Les véhicules des VTC doivent répondre à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire, qui sont incompatibles avec les caractéristiques des véhicules de transport des personnes handicapées. La loi permet à ces véhicules VTC de poursuivre leur activité en dérogeant à certains critères imposés aux véhicules de VTC.

● Les bénéficiaires

Au minimum, les personnes handicapées disposant de la carte mobilité inclusion invalidité (soit un taux d'invalidité à plus de 80 %)

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi.

LES ACTEURS CONCERNÉS

- ➔ Les AOM (via le GART et Régions de France)
- ➔ Les transporteurs (UTP/ FNTV/ SNCF/ KEOLIS/ TRANSDEV/ RATP)
- ➔ Les DDT-M et DREAL
- ➔ Les collectivités territoriales
- ➔ Les associations de PH et SynerGIHP
- ➔ Les bureaux d'étude

LES OBJECTIFS 🎯

Les personnes handicapées sont en permanence amenées à devoir justifier de leur handicap alors même que celui-ci est reconnu par l'État à un taux élevé d'invalidité.

Comme la majorité des Français, elles sont parfois amenées à se déplacer dans une autre ville que leur ville de résidence principale, mais jusqu'à présent de nombreuses collectivités ne leur ouvraient pas droit à leur service TPMP local.

À NOTER ↗

● La suppression de l'obligation de résidence peut permettre des économies d'échelle en évitant de très nombreuses courses réalisées à vide jusqu'à présent quand une PMR ne pouvait utiliser que le transport spécialisé de son lieu de résidence



POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 19 de la loi

La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site www.accessibilite.gouv.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologie-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Collecte des données d'accessibilité aux abords des arrêts

Donner l'information sur l'accessibilité des réseaux de transport collectif et des portions de voirie autour des arrêts de bus ou cars prioritaires, portes d'entrée dans les réseaux pour permettre l'émergence de systèmes d'informations multimodaux et de guidage prenant en compte les familles de handicap.

L'ESSENTIEL ☆

La LOM comporte plusieurs mesures visant à créer :

- d'une part, des bases de données sur l'accessibilité des réseaux de transport et des portions de voirie situées autour des arrêts de bus ou cars prioritaires ;
- d'autre part, des bases de données sur les balises numériques présentes dans l'espace public et les réseaux de transport, afin d'alimenter les GPS piétons permettant d'améliorer leur précision géographique et de proposer de la signalétique et du guidage pour les personnes aveugles et malvoyantes.

● Les bénéficiaires

Les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

● Entrée en vigueur

Après la publication du décret d'application.

● Les acteurs concernés

Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les transporteurs, les gestionnaires de voirie, les gestionnaires d'ERP (établissements recevant du public)

La mesure est mise en place par les AOM, leurs transporteurs pour les données des réseaux de transport collectif, les gestionnaires de voirie pour les données en voirie, les collectivités territoriales, les AOM et leurs transporteurs, les gestionnaires d'ERP (établissements recevant du public) pour les gestionnaires de balises numériques.



LES OBJECTIFS 🎯

Les réseaux de transport et la voirie bénéficient depuis de nombreuses années d'investissements importants pour améliorer leur accessibilité, mais les aménagements sont encore parcellaires et l'accessibilité n'est pas encore garantie sur l'ensemble des parcours voyageurs.

Les voyageurs handicapés ont absolument besoin d'information sur le niveau d'accessibilité des différents maillons de la chaîne de déplacement afin de pouvoir construire les meilleurs trajets accessibles.

Or, si des investissements importants ont été réalisés pour des aménagements, l'information disponible sur ce qui est accessible ou non est quasiment inexistante.

De ce fait, le déplacement des personnes handicapées est souvent un « parcours du combattant » avec un niveau d'incertitude très élevé.

La création des bases de données sur l'accessibilité des réseaux de transport et sur les portions de voirie donnant accès à ces réseaux permettra aux personnes handicapées de se déplacer plus facilement, et rentabilisera ainsi les investissements réalisés.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La LOM rend obligatoire la collecte des données d'accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie, alors que les règlements européens ne prévoyaient la collecte des données d'accessibilité que pour les réseaux ferrés (STI PMR - Mai 2019).

De plus, la LOM ajoute les balises dans les données liées à la mobilité, impliquant l'obligation d'ouverture de ces données.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 27 de la loi

La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site www.accessibilite.gouv.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologie-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Développement de système « mobility as a service » (MAAS)

Favoriser l'intermodalité et lutter contre l'autosolisme

L'ESSENTIEL ★

La loi définit les droits et obligations des systèmes de MAAS **permettant, sur un même support, la réservation et le paiement de tous les modes de transport utilisés pour aller d'un point A à un point B.**

En pratique, l'utilisateur adresse au service numérique multimodal une requête sur un déplacement donné à une heure donnée. Il reçoit, en réponse, différentes solutions classées selon des critères objectifs. De façon parfaitement fluide, sans nouvelle saisie de données, il achète le titre de transport choisi ou effectue une réservation, pour un VTC par exemple.

Les bénéficiaires

L'ensemble des personnes souhaitant se déplacer. La mesure concerne l'ensemble des services de mobilité.

Entrée en vigueur

Au 1^{er} juillet 2021.

LES OBJECTIFS 🎯

Pour que des inconvénients pratiques (multiples applications à utiliser) ne soient pas des freins à la multi modalité.

23 % de la population déclare qu'elle serait prête à plus souvent utiliser d'autres moyens de transports que la voiture si on leur proposait un titre de transport unique pour aller à un endroit en utilisant des moyens de transport différents.



POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 11 de la loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : www.francemobilites.fr

Plus de détails sur la loi (article 28 de la loi)
www.ecologique-solaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Elle définit deux types de modèles :

- le service de mise en relation, assurant la délivrance des billets du service de transport, celui-ci conservant la pleine maîtrise de sa politique tarifaire ;
- le distributeur, qui achète les produits du service de transport et les revend à un prix qu'il fixe lui-même.

La LOM définit les dispositions que doit respecter tout service numérique multimodal, quel que soit le modèle adopté.

Elle définit également les conditions dans lesquelles un service de transport doit ouvrir l'accès de son service numérique de vente à un service numérique multimodal, lorsque celui-ci agit selon le modèle du service de mise en relation (partie II).

Les obligations légales à respecter par le service numérique multimodal.

Afin d'assurer une concurrence équilibrée entre acteurs :

- il doit intégrer de façon complète (par catégories de service) l'offre publique de transport sur le ressort territorial de l'AOM dans une première étape et à l'échelle du bassin de mobilité, à partir de 2023 ;
- il établit un plan de gestion des informations protégées par le secret des affaires.

Afin d'assurer la prise en compte des attentes des usagers, les solutions de déplacement proposées au client sont classées selon des critères explicites, non susceptibles de l'induire en erreur.

Les conditions du contrat conclu entre les fournisseurs du service numérique multimodal et du service de transport doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées. En cas de désaccord sur le contenu du contrat, l'Autorité de Régulation des Transports (ART) peut être saisie pour régler le différend.

Droit du service numérique multimodal d'établir un service de mise en relation et obligations correspondantes des services de transport.

Dans le cas où le service numérique multimodal agit comme un service de mise en relation, il peut, de droit, délivrer les produits tarifaires des services de transport utilisés dans la mobilité du quotidien, lorsque ceux-ci disposent d'un service numérique de vente :

Pour la mise en œuvre pratique de cette disposition, le

service numérique multimodal établit une interface numérique permettant l'accès de l'utilisateur aux services numériques de vente des services de transport.

Ouvrir les données de mobilité

Stimuler l'innovation et créer des opportunités de nouveaux services.

L'ESSENTIEL ☆

L'ensemble des données statiques (arrêts, horaires, tarifs, accessibilité aux personnes handicapées..) et dynamiques (horaires en temps réel, informations sur les perturbations...)

Les bénéficiaires

L'ensemble des personnes souhaitant se déplacer. La mesure concerne l'ensemble des services de mobilité.

Entrée en vigueur

Ouverture au plus tard d'ici fin 2021 pour tous les réseaux de transport.

LES OBJECTIFS 🎯

Pour l'émergence de nouveaux services et une meilleure information des usagers.

LES ACTEURS CONCERNÉS

Les opérateurs privés et les collectivités publiques.

À NOTER ✨

Les données seront gratuites pour les petits utilisateurs.



CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi permet l'application du règlement européen de 2017 sur l'ouverture des données, en levant certaines options et en précisant les dispositions.

L'ensemble des services sont concernés : disponibilité des vélos en libre-service, autopartage et plus généralement services de partage de véhicules et d'engins de déplacement personnel. Les données des plateformes de covoiturage sont également ouvertes, ainsi que celles sur la disponibilité des taxis. Les conditions dans lesquelles les taxis disponibles pourront refuser une course sont définies. Des précisions sont apportées sur les données à ouvrir pour les bornes de recharge des véhicules électriques.

Régions et métropoles animent les démarches d'ouverture des données par les opérateurs de transport et les autorités organisatrices.

L'Autorité de régulation des Transports (ART) est chargée de contrôler la bonne mise en œuvre du règlement européen. Elle dispose d'un pouvoir de sanction et peut être saisie en vue du règlement des différends.

Par ailleurs, les données des retards ou annulations susceptibles de donner droit à une indemnité sont publiées par les opérateurs de transport et les usagers directement informés, afin de faciliter la mise en œuvre des procédures de dédommagement.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 25 de la loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : www.francemobilites.fr



Le subventionnement du covoiturage par les autorités organisatrices de la mobilité

Pour favoriser le covoiturage du quotidien en permettant aux AOM et aux régions de subventionner les conducteurs ou passagers.

L'ESSENTIEL ☆

Les bénéficiaires

- ➔ Les covoitureurs, conducteurs et passagers
- ➔ Les salariés pour les déplacements domicile-travail ou professionnels
- ➔ Les personnes cherchant un emploi ou en insertion professionnelle
- ➔ Les personnes isolées, les seniors...

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général.
À la sortie des dispositions réglementaires précisant les possibilités de subventionnement des trajets à vide et au-delà du partage de frais.
Date prévisionnelle : mi-2020.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE 📄

Les AOM et les régions peuvent :

- ➔ mettre en place une plateforme de mise en relation ;
- ➔ contractualiser avec un opérateur de covoiturage.

● Possibilité pour les collectivités d'acheter directement une solution de covoiturage de courte distance via la CATP (Centrale d'achat du transport public) : <http://www.catp.fr/produit/solution-digitale-de-covoiturage-courte-distance>

● Utilisation d'un système de preuves (directement via un opérateur ou par le registre de preuve de covoiturage développé par Etalab et financé par le Gouvernement (<http://covoiturage.beta.gouv.fr/>))

● Mise en place de campagnes de communication locales.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Le développement des voies réservées et le forfait mobilités durables.

Article 35 de la loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : www.francemobilites.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi élargit les possibilités pour une autorité organisatrice (AOM ou région) de subventionner les trajets en covoiturage.

Elle donne à ces collectivités la possibilité de subventionner :

- ➔ les conducteurs ou passagers dans la limite des coûts qu'ils engagent ;
- ➔ les conducteurs qui ont proposé (et réalisé) un trajet sans trouver de passager (trajets à vide) ;
- ➔ les conducteurs, pour de courts trajets et un nombre limité par jour, en allant au-delà du partage de frais.

LES OBJECTIFS 🎯

- ➔ Renforcer l'offre de transport public en complétant notamment une ligne régulière.
- ➔ Offrir un moyen de transport pour des salariés en horaires contraints ou décalés.
- ➔ Offrir un moyen de transport là où il y a peu ou pas de transports en commun.
- ➔ Répondre aux besoins de personnes sans solution de mobilité pour accéder à un travail, un entretien...
- ➔ Rendre attractif pour les conducteurs le covoiturage sur les courts-trajets.
- ➔ Inciter les conducteurs à déposer des offres de covoiturage.
- ➔ Désengorger les réseaux routiers, en particulier en heures de pointe.
- ➔ Lutter contre l'autosolisme.

À NOTER 📌

Intérêt en zones peu denses, sur des lignes régulières de transport peu rentables ou sur des axes saturés (augmenter le taux d'occupation des véhicules, notamment en heures de pointe).

Voies réservées et contrôle automatisé de leur usage

Pour les transports en commun, taxis, véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) et véhicules à très faibles émissions (électrique, hydrogène)

L'ESSENTIEL ☆

- Permettre à l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation de créer des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faibles émissions.
- Permettre la mise en place de dispositifs de contrôle automatisés sur les voies réservées, en veillant à la protection des libertés individuelles et des données personnelles collectées.

Les bénéficiaires

- Les usagers de la route les plus vertueux : ceux utilisant les transports en commun, ceux se déplaçant à plusieurs (covoiturage, déplacement professionnel ou personnel à plusieurs), ceux utilisant des véhicules à très faibles émissions (électriques, hydrogène...).
- Les taxis.
- Priorité sur la mobilité domicile-travail sur les axes routiers structurants soumis à une congestion récurrente aux heures de pointe.

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour la création de voies réservées.

À la sortie des dispositions réglementaires pour les dispositifs de contrôle automatisés.

Objectifs de déploiement :

- ➔ À partir de 2020 pour les dispositifs de vidéo-verbalisation assistée par ordinateur.
- ➔ Fin 2021 pour les dispositifs de contrôle automatisé intégral.

70 %

Le pourcentage de déplacements domicile-travail réalisés avec des véhicules individuels

1,3

Le taux de remplissage moyen des voitures qui circulent en Île-de-France un jour de semaine.

LES OBJECTIFS 🎯

- ➔ Augmenter le nombre de personnes transportées sur les autoroutes urbaines et autres routes à chaussées séparées faisant l'objet d'une congestion récurrente, en favorisant les transports en commun et le covoiturage et en permettant un gain de temps notable pour un nombre important de passagers.
- ➔ Inciter au recours aux mobilités propres, en facilitant la circulation des véhicules électriques et hydrogène.
- ➔ Privilégier les usagers les plus vertueux en fiabilisant leur temps de parcours.
- ➔ Limiter les phénomènes de congestion récurrents aux heures de pointe en utilisant les infrastructures existantes.
- ➔ Assurer la performance et la sécurité des circulations sur les voies réservées, en permettant la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé.



Signalisation expérimentale de voies réservées

Contrôle automatisé de voies réservées

LES ACTEURS CONCERNÉS



- Les préfets de département
- Les présidents de conseil départemental
- Les métropoles et communes

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE

● Études de voies réservées réalisées par les maitres d'ouvrages concernés :

- les direction interdépartementales des routes (DIR) et les DREAL sur le réseau routier national, les concessionnaires autoroutiers pour le réseau concédé ;
- les services voiries des départements sur les routes départementales ;
- les services voiries des métropoles ou des communes

● Création de voies réservées autorisée par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation.

● Mission interministérielle, sous l'égide du préfet Raphaël Bartolt, chargée de définir la gouvernance et les modalités techniques, juridiques et financières pour la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé :

- des appels d'offres pour la mise en place de dispositifs de vidéo-verbalisation assistée par ordinateur pour les premières expérimentations de voies réservées ouvertes au covoiturage ;
- un partenariat d'innovation pour la poursuite des expérimentations et l'amélioration des performances des dispositifs détectant le nombre d'occupants à bord des véhicules, dans la perspective d'un contrôle automatisé intégral.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

● Articles 35 sur la possibilité de création des voies réservées et les subventions possibles au covoiturage et 39 sur le contrôle sanction automatisé.

● Mobilisation de l'État pour le covoiturage du quotidien : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20191127_DP_MOBILISATION_POUR_LE_COVOITURAGE-2.pdf

● La démarche France mobilités pour des exemples sur les territoires : <https://www.francemobilites.fr/>



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

CE QUE CHANGE LA LOI

● Étendre le pouvoir de police de la circulation du maire (V de l'article 35) sur le réseau routier communal pour créer des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faibles émissions (électrique, hydrogène).

● Conforter et préciser le pouvoir de police de la circulation du préfet et du président du conseil départemental, respectivement sur le réseau routier national et sur le réseau routier départemental hors agglomération (VII de l'article 35) pour réglementer la circulation, en particulier pour créer des voies réservées aux transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faibles émissions (électrique, hydrogène).

● Permettre aux services de police et de gendarmerie et aux services de police municipale sur leur commune, de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisés sur les voies réservées (article 39) :

- dans le respect des dispositions de la loi du 6 janvier 1978 (informatique et libertés) ;
- pouvant constater le nombre de personnes à bord des véhicules (dans le cas de voies réservées au covoiturage) ;
- associés à la consultation du registre des certificats de la qualité de l'air (dans le cas de voies réservées aux véhicules à très faibles émissions) et de « listes blanches » des véhicules autorisés (dans le cas de voies réservées aux bus et aux taxis) et au besoin du système d'immatriculation des véhicules ;
- dont les modalités de conservation et de traitement des données sont encadrées (consultation immédiate des fichiers, suppression immédiate des données des véhicules en règle, conservation des données des véhicules pour une durée maximale de 8 jours ouvrés, sous réserve des besoins d'une procédure pénale, traitement des données collectées pour empêcher de manière irréversible l'identification des personnes physiques présentes à bord du véhicule, à l'exception du conducteur) ;
- après autorisation par arrêté préfectoral, qui précise notamment les modalités d'information associée à la mise en place des dispositifs de contrôle ;
- avec la possibilité de conclure une convention entre l'État et la collectivité demandeuse pour définir les modalités de mise en œuvre et de financement.

Encadrer les services en « free-floating »

Assurer un développement des services en accord avec l'aménagement urbain et le respect de l'ensemble des usagers

L'ESSENTIEL ☆

- Les opérateurs de ces services **doivent obtenir une autorisation (AOT) d'occupation du domaine public** de la part du gestionnaire du domaine public (après publicité préalable) et peuvent être soumis à une possible redevance.
- L'autorisation peut comporter un nombre limité de prescriptions, relatives aux informations à transmettre sur le nombre et les caractéristiques des engins, les conditions spatiales de déploiement, l'information des usagers sur les règles du code de la route, les modalités de retrait des engins hors d'usage, l'encadrement des signaux sonores...
- Un avis simple de l'Autorité Organisatrice de la mobilité (AOM) et de la collectivité chargée de la police de la circulation et du stationnement est requis dans un délai maximum de 2 mois ; une délégation à l'AOM de tout ou partie de la procédure de délivrance de l'autorisation est également possible.

Les bénéficiaires

Les opérateurs de free-floating, les collectivités et les utilisateurs (les engins des particuliers ne sont pas concernés).

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi.

Un travail de concertation sera en outre mené par le ministère chargé des transports avec les collectivités et les opérateurs afin d'établir des recommandations relatives aux prescriptions de l'autorisation.



LES OBJECTIFS 🎯

Le développement de ces nouveaux services s'est fait de manière très rapide et parfois anarchique. L'enjeu est de donner tous les leviers aux autorités locales compétentes pour les encadrer, sans brider l'innovation de ces solutions de mobilité, pertinentes notamment en intermodalité avec les transports collectifs.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Elle définit ces nouveaux services dans le code des transports et précise qu'ils peuvent occuper le domaine public en les soumettant donc aux règles du code général de la propriété des personnes publiques (C3P). Pour les services d'autopartage, il n'y aura plus de redevance de stationnement, mais une seule redevance liée à l'AOT.

À NOTER 📌

Fournir les leviers nécessaires aux collectivités pour encadrer ces nouveaux services, compléter l'offre de transport existante et permet aux autorités compétentes de percevoir des redevances pour occupation de leur domaine.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- ➔ Possibilité donnée au maire de déroger aux règles de circulation des engins de déplacement personnel (EDP).
- ➔ Décret EDP publié le 25 octobre qui fixe les modalités de circulation des engins de déplacement personnel sur l'espace public, éléments de sécurité routière, vitesse maximale, espace circulaire...

Article 41 du projet de loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : www.francemobilites.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050

Décarboner le secteur des transports terrestres en 2050
par un renouvellement progressif de l'intégralité du parc français de véhicules
et viser la fin de vente des véhicules neufs légers utilisant des énergies fossiles en 2040

L'ESSENTIEL ☆

Plusieurs mesures complémentaires visent à insuffler une dynamique vertueuse pour atteindre l'objectif.

- Sur l'offre de véhicules : les nouveaux objectifs européens établis pour 2025 et 2030 contraignent les constructeurs à vendre des volumes importants de véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Sur l'usage des véhicules : toute publicité accompagnant la vente des véhicules comportera obligatoirement un message de promotion des mobilités actives et partagées ainsi que des transports en commun.
- Sur la gestion des flottes : les personnes morales, publiques et privées, qui gèrent une flotte de taille importante (État, collectivités, entreprises, plateformes de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur) doivent incorporer une proportion croissante de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes qu'elles acquièrent ou louent.

Exemple pour les collectivités gérant une flotte de plus de 20 véhicules

Sur la période du 1^{er} janvier 2016 au 30 juin 2021, 20 % des véhicules légers renouvelés au sein de la flotte de véhicules gérés par les collectivités doivent être à faibles émissions, c'est-à-dire émettant moins de 50 gCO₂/km (électriques, hybrides rechargeables, hydrogène)

À partir du 1^{er} juillet 2021, le taux de véhicules à faibles émissions passe à 30 %.

À partir du 1^{er} janvier 2026, 37,4 % des véhicules légers renouvelés devront en outre être des véhicules à très faibles émissions, électriques ou hydrogène.

Ces personnes morales doivent produire un rapport annuel rendant compte de l'atteinte des objectifs. Si aucune sanction n'est prévue par la loi, la part de véhicules renouvelés par des véhicules à faibles émissions dans la collectivité ou l'entreprise concernée sera rendue publique, ce qui générera une incitation forte à l'atteinte des objectifs.

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général. Échéancier d'application des obligations précisé dans la loi.

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

LES OBJECTIFS 🎯

Le secteur des transports jouera un rôle majeur dans l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 au niveau national.

Pour l'atteindre, tous les leviers d'action doivent être mobilisés : nouvelles sources d'énergie, amélioration des performances des véhicules, maîtrise de la croissance de la mobilité, par exemple en favorisant le télétravail et en limitant l'étalement urbain, report modal vers le train, le vélo et les transports en communs, covoiturage. Cette transformation de long terme doit être préparée dès à présent.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● La LOM donne un signal fort à l'industrie automobile (constructeurs, entreprises développant des installations de recharge, producteurs de carburants alternatifs) dans ses choix d'investissements pour l'avenir qu'elle souhaite tournés vers la transition énergétique, en inscrivant dans la loi les objectifs programmatiques à horizon 2040 et 2050.

● La LOM contribuera à rappeler aux particuliers les bénéfices des mobilités actives pour la santé et fera la promotion du report modal vers des modes moins émetteurs, un des leviers d'actions de la décarbonation du secteur du transport.

● La LOM rehausse l'ambition exprimée dans la loi de transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) de verdir les parcs de véhicules gérés par l'État et les collectivités pour illustrer l'exemplarité des acteurs publics.

● La LOM met l'État, les collectivités, et les entreprises face à leurs responsabilités et leurs obligations en instaurant un système de rapportage permettant le contrôle du respect des obligations de verdissement des flottes leur incombant.

Viser la décarbonation des transports terrestres en

À NOTER ↗

- Le bonus écologique dépend des émissions du véhicule acheté, les collectivités et les entreprises visées peuvent donc naturellement en bénéficier.
- Le surcoût à l'achat d'un véhicule électrique en 2019 est de l'ordre de 6 000 à 15 000 € (bonus écologique inclus, 6 000 € en 2019). Cependant, le coût relatif des véhicules électriques en comparaison des véhicules thermiques doit être analysé en termes de coût total de possession (TCO) intégrant l'ensemble des coûts pris en charge par le consommateur, de l'achat du véhicule jusqu'à sa vente.

Le rapport du 14 mars 2019 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques propose une synthèse de trois études récentes sur le sujet (CGDD, UFC-Que Choisir, Ademe-IFPEN).

Sur le segment des citadines, les trois études convergent sur le fait que le TCO des véhicules électriques serait déjà, au-delà d'un certain kilométrage (environ 12 000 km) et durée de possession (12 à 16 ans) et en prenant en compte les aides à l'achat, inférieur à celui du véhicule thermique (essentiellement dû à un coût nettement inférieur de l'électricité par rapport à un carburant diesel ou essence).

Ce différentiel à l'avantage du véhicule électrique se creuserait à horizon 2030 sous l'effet combiné de la baisse tendancielle du coût des batteries (-34 à -66 % selon les projections) et de la hausse du prix des carburants. Sur le segment des berlines, les résultats sont plus contrastés selon les études, mais là encore la compétitivité du véhicule électrique se renforcerait nettement à horizon 2030.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- Le verdissement des flottes est encouragé par un soutien au déploiement des infrastructures de recharge (notamment dans le cadre de la LOM) et des dispositifs de soutien à l'achat de véhicules faiblement émetteurs (mécanisme bonus-malus et, en complément pour les particuliers, prime à la conversion).
- Le report vers des modes actifs est encouragé à travers la mise en place du forfait mobilité durable qui succède à l'indemnité kilométrique vélo (IKV) et une série de mesures en faveur du déploiement du vélo dans la loi.

Intégrer la mobilité dans le dialogue en entreprise

Créer le forfait mobilité durable pour qu'une entreprise puisse prendre en charge les déplacements à vélo ou en covoiturage de ses salariés

L'ESSENTIEL ★

La mobilité est responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France. Les mobilités domicile-travail sont donc un enjeu majeur de la politique pour diminuer l'impact carbone du transport.

La mesure vise à :

- intégrer la mobilité dans le dialogue social en entreprises ;
- créer un forfait mobilité durable de 400 € permettant la prise en charge des trajets domicile travail réalisés en covoiturage, à vélo, ou par des services de mobilités partagés ;
- permettre la prise en charge de ce forfait via un titre mobilité, sur le principe du ticket restaurant.

Les bénéficiaires

L'ensemble des travailleurs et des employeurs, dans les secteurs privé et public.

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour l'obligation de négocier en entreprise.

À la sortie des dispositions réglementaires précisant les modalités d'application pour le forfait mobilité durable et le titre mobilité.

LES OBJECTIFS 🎯

- ➔ Objectif global pour décarboner le transport.
- ➔ Accompagner les comportements vertueux dans les déplacements domicile travail.
- ➔ Limiter l'usage individuel de la voiture.
- ➔ Améliorer les conditions de travail des salariés.
- ➔ Améliorer leur pouvoir d'achat.
- ➔ Inscrire le sujet de la mobilité dans le dialogue social pour en faire un vrai sujet de négociation entre employeurs et salariés.

LES ACTEURS CONCERNÉS



- ➔ Les entreprises ayant plus de 50 salariés sur un même site.
- ➔ Les entreprises et les administrations.
- ➔ Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dans leur dialogue avec les entreprises.

À NOTER ↗

L'aide sera défiscalisée pour les bénéficiaires et exonérée de charges sociales pour les entreprises qui la mettent en place.

70 %

des salariés habitant et travaillant en France utilisent principalement leur voiture pour aller travailler.

204 €

Coût moyen des déplacements des Français par mois.



Intégrer la mobilité dans le dialogue en entreprise

CE QUE CHANGE LA LOI

● Négociation mobilité en entreprise

Le projet de loi fait entrer la question des mobilités entre le domicile et le lieu de travail **dans les négociations obligatoires concernant l'égalité professionnelle** entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail. La négociation pourra porter tant **sur les mobilités domicile-travail, que sur le recours au télétravail, aux espaces de travail en commun, aux aménagements des horaires.**

Les modalités de soutien à l'amélioration de la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail seront déterminées par accord d'entreprise, d'interentreprises ou de branche. **À défaut d'accord, les entreprises auront l'obligation d'établir un plan de mobilité employeur** et la participation par l'employeur aux frais de transports personnel (carburant et forfait mobilité) sera mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité social et économique.

● Forfait mobilité durable

Le projet de loi crée un forfait mobilités durables permettant l'indemnisation par l'employeur et **dans un plafond de 400 € des frais engagés par le salarié pour se déplacer entre sa résidence et son lieu de travail en vélo, covoiturage** (passager ou conducteur), transports en commun (ticket à l'unité lors de pics de pollution par exemple) ou tout autre service de mobilité partagée (qui seront précisés par décret). Par ailleurs, le cumul de la prise en charge des différents modes de transport et de la prise en charge des transports en commun est autorisé dans la limite de dans la limite d'un plafond de 400 €.

● Titre Mobilité

Cette prise en charge pourra désormais prendre la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée « titre-mobilité » à l'instar du ticket restaurant.

● Remboursement de frais des véhicules propres

En outre, **les véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène** entrent dans le dispositif de prise en charge par l'employeur des frais des salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est facultative et réservée aux salariés dont la résidence habituelle ou le lieu de travail est situé soit dans une commune non desservie par un service public de transport collectif régulier ou un service privé mis en place par l'employeur, soit qui n'est pas inclus dans le périmètre d'un plan de mobilité obligatoire. Cette aide est exonérée à hauteur de 400€, contrairement aux frais de carburant, qui restent à 200€.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- ➔ La décarbonation du transport
- ➔ Les mesures sur les mobilités actives dans la loi
- ➔ La LOM et le covoiturage
- ➔ **Article 82 de la loi**

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Favoriser le développement des mobilités actives

Faire des mobilités actives, que sont le vélo et la marche, des modes de transport à part entière et favoriser leur développement

L'ESSENTIEL ☆

Environ 25 articles de la LOM ont pour objet d'aider les collectivités à développer les modes alternatifs à la voiture utilisée seule, que sont le vélo et la marche.

Les modes actifs sont désormais définis à l'art. L. 1271-1 du code des transports :

« 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. »

● Entrée en vigueur

Les mesures s'inscrivent dans l'objectif du plan vélo et mobilités actives du gouvernement, visant à tripler la part modale du vélo à l'horizon 2024.



LES OBJECTIFS 🎯

Le développement des mobilités actives contribue à l'organisation des mobilités, tel qu'inscrit au code des transports :

- ➔ le droit de se déplacer dans des conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité ;
- ➔ la limitation ou la réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre ;
- ➔ la lutte contre la sédentarité ;
- ➔ la préservation de la santé publique.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi met en place des dispositifs visant à :

- ➔ lutter contre le vol de vélo ;
- ➔ sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes ;
- ➔ apprendre le vélo aux enfants scolarisés en primaire ;
- ➔ favoriser l'intermodalité.

3 %

La part modale du vélo actuellement en France. L'objectif du plan vélo est de tripler ce chiffre à l'horizon 2024.

25^e

C'est le rang de la France dans l'Union européenne pour l'utilisation du vélo.

Lutter contre le vol de vélo

Lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos en rendant obligatoire le marquage par un numéro d'identification et en développant les stationnements sécurisés pour vélo.

L'ESSENTIEL ☆

Pour lutter contre le vol des vélos, il est mis en place un marquage obligatoire permettant d'associer un vélo à son propriétaire.

En cas de récupération par les forces de l'ordre ou une collectivité locale, le propriétaire pourra ainsi être contacté.

Lors de l'achat d'un vélo d'occasion, l'acheteur pourra vérifier si le cycle n'est pas volé.

Des mesures sont également mises en place pour augmenter les obligations d'équipements de stationnement sécurisés

Entrées en vigueur

- Obligation de marquage des vélos : à partir du 1^{er} janvier 2021 pour les vélos neufs et du 1^{er} juillet 2021 pour les vélos d'occasion (à la suite de la prise d'un décret après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés).

- Pour les stationnements en gares et pôles d'échange : au 1^{er} janvier 2021.

- Pour les autres mesures stationnement : à la promulgation de la loi.



LES ACTEURS CONCERNÉS

- ➔ **Marquage** : l'obligation s'applique à l'ensemble des commerçants pour les ventes de vélos neufs ou d'occasion.
- ➔ **Stationnement sécurisé pour les gares et pôles d'échange** : l'obligation s'applique au responsable du pôle - SNCF, RATP, Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) - ou à la commune sur laquelle le pôle est implanté.

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

LES OBJECTIFS 🎯

Le vol est un de principaux freins à la pratique du vélo. Environ 300 000 ménages en sont victimes chaque année.

Après un vol, les victimes ont tendance à ne pas racheter de vélo ou à descendre en gamme donc à acheter un matériel moins sûr. Les vélos à assistance électrique plus coûteux sont particulièrement concernés.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● Le fichier unique des cycles identifiés : la loi permet sa mise en place et impose le marquage aux commerçants à partir du 1^{er} janvier 2021 pour les vélos neufs et du 1^{er} juillet 2021 pour les vélos d'occasions.

● Les stationnements sécurisés :

- ➔ dans les gares et pôles d'échanges multimodaux, l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire ;
- ➔ dans les bâtiments accueillant du public (service public, commerce...) : l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire ;
- ➔ dans les copropriétés : possibilité d'un vote à la majorité simple de l'assemblée générale (majorité des copropriétaires présents ou représentés) pour créer des emplacements sécurisés vélos aux frais des copropriétaires demandeurs.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

● Un rapport au parlement sur la progression du marquage vélo sera produit annuellement entre 2022 et 2025.

● L'obligation d'ouverture des données mobilités en open data s'applique aux opérateurs de vélos en libre-service.

● Article 53 de la loi

Il est déjà possible de faire identifier son vélo de manière volontaire par des opérateurs de marquage (opérateurs associatifs ou privés).

20%

Le pourcentage de personnes trouvant facile de stationner son vélo en sécurité

300 000

Le nombre de ménages victime de vol de vélo chaque année

Sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes

Développer les aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire et sécuriser les passages piétons en améliorant la visibilité piéton et véhicule

L'ESSENTIEL ★

● **Un fonds mobilités actives** est inscrit au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour aider les collectivités locales à développer les aménagements cyclables.

● **Obligation**, pour les maîtres d'ouvrages, de **réaliser des aménagements cyclables** lors de création ou rénovation de voiries et de maintenir les continuités cyclables et piétonnes lors de créations ou rénovations d'infrastructures de transport.

● **Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux vélos ou engins de déplacement personnel.

● Entrée en vigueur

Fonds mobilités cyclables AFITF ouvert depuis 2019.
Obligations d'aménagement :

- ➔ en urbain : déjà existante ;
- ➔ hors agglomération : 6 mois après la promulgation de la loi ;
- ➔ continuités : 6 mois après la promulgation de la loi.

Pour la sécurisation des passages piétons, la disposition est applicable dès la promulgation de la loi pour toute réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées.

L'ensemble des passages piétons doit être mis en conformité au plus tard le 31 décembre 2026.



Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

LES OBJECTIFS 🎯

● La sécurité des déplacements à vélo et le sentiment d'insécurité des cyclistes sont des freins à une utilisation accrue du vélo.

Les ruptures d'itinéraires cyclables entravent les déplacements. Le développement des aménagements cyclables et la modération des vitesses est un facteur clé du développement de l'usage du vélo.

La sécurité des cheminements piétons doit également progresser en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules. Au passage piéton, les personnes de petites tailles, notamment les enfants, sont particulièrement concernées. À 30 km/h, le dégagement visuel de 5 mètres permet à une voiture de s'arrêter en cas de danger.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

550 M€ sur 7 ans sont inscrits pour les infrastructures cyclables dans le budget pluriannuel de l'AFITF.

Obligation de réalisation d'aménagements cyclables lors de la construction ou le réaménagement de voies :

- ➔ en urbain : clarification de l'obligation déjà existante sur les typologies d'aménagements cyclables à créer ;
- ➔ hors agglomération : obligation de réaliser un aménagement ou itinéraire cyclable lors de la rénovation ou du réaménagement des chaussées ;
- ➔ continuités : obligation de maintenir les continuités piétonnes et cyclables à l'issue des constructions ou des réhabilitations d'infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales.

La mise en conformité des passages piétons était une recommandation ; elle devient obligatoire.

21

C'est le nombre de villes qui ont obtenu la moyenne du baromètre FUB réalisé en novembre 2017 sur les conditions de circulation à vélo.

80 %

Le pourcentage de personnes demandant davantage d'aménagements en site propre.

Sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes

LES ACTEURS CONCERNÉS



- Pour les aménagements cyclables ou continuités piétonnes, par les maîtres d'ouvrages d'infrastructures et de voiries (État, SNCF Réseau, VNF, collectivités locales).
- Pour la sécurisation des passages piétons, l'obligation s'impose aux collectivités locales ayant la compétence voirie.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE

- Hors agglomération, le maître d'ouvrage (MOA) évalue le besoin de l'aménagement cyclable et sa faisabilité technique et financière. L'étude est faite en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) concernées. En cas de besoin avéré et sauf impossibilité technique et financière, l'opération doit être réalisée. L'évaluation est rendue publique.
- Pour les infrastructures terrestres et fluviales, en l'absence de besoin avéré, le MOA évalue avec les AOM l'utilité des aménagements interrompus. L'évaluation est rendue publique.
- Si un itinéraire ou un aménagement est prévu dans un document de planification (plans de mobilité, SRADDET, schéma national des véloroutes), le besoin est réputé avéré.
- En zone urbaine, les couloirs bus en site propre peuvent être considérés comme un aménagement cyclable sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste.

À NOTER

- Outre les 350 M€ sur 7 ans de l'AFITF qui permettent de subventionner des aménagements cyclables, 100 M€/an sont disponibles pour les mobilités au titre de la dotation de soutien à l'investissement locale (DSIL), notamment pour le développement des mobilités actives.
- La suppression du stationnement automobile en amont des passages piétons peut se faire à peu de frais par du marquage au sol. C'est également une opportunité pour développer les stationnements vélos de type arceaux (env. 200 €/arceau).

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- Pour limiter les risques d'accident, les poids lourds (> 3,5 t) doivent être équipés à partir du 1^{er} juillet 2020 d'une signalisation matérialisant la position des angles morts.
- Les véloroutes et le schéma national des véloroutes sont définis dans la loi. Le schéma est arrêté par le ministre chargé des transports.
- Le vélo et les piétons font l'objet d'un volet spécifique et obligatoire dans les plans de mobilité (anciennement PDU).
- Les AOM et régions sont compétentes pour « organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités ».

Les références du texte

- Article 52, aucun emplacement de stationnement 5 mètres en amont des passages piétons
- Article 60, schéma véloroute
- Obligation d'aménagements :
 - article 61 en urbain
 - article 62 en interurbain
 - article 63, continuités

Exemples de services mis en place dans les territoires : www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Apprendre le vélo aux enfants à l'école primaire

La mesure vise à ce que chaque élève entrant au collège soit autonome pour circuler à vélo sur route.

L'ESSENTIEL ★

● L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité (communément appelé Savoir rouler à vélo) se généralise pour les élèves d'âge primaire.

● Entrée en vigueur

À la promulgation de la loi.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE 📄

L'apprentissage du vélo par les élèves se fait dans le cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire.

L'organisation est établie à l'échelle locale, par exemple à l'initiative des communes.

Les écoles, si l'apprentissage n'est pas proposé sur temps scolaire, veillent à ce que tous les élèves et leurs familles aient la connaissance des offres de formation proposées par les structures locales partenaires dans les temps périscolaire et extrascolaire.

Les écoles délivrent à chaque élève l'attestation scolaire de première éducation à la route. Cette attestation correspond à une des trois parties du socle commun du savoir rouler à vélo.

Le site <http://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/> présente notamment les outils pédagogiques et les attestations. Il recense les structures proposant des vélo-écoles.

24 mois après la publication de la loi un rapport sur la mise en œuvre du savoir rouler à vélo sera remis au parlement.

2 à 10 %

Le pourcentage estimé de la population qui n'aurait jamais appris à faire du vélo.

90 %

Le pourcentage de personnes qui pensent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.

LES OBJECTIFS 🎯

Le plan vélo et mobilités actives du Gouvernement prévoit une généralisation de l'apprentissage du vélo pour tous les élèves en 2022.

Afin de développer la pratique du vélo par les enfants, la disposition vise à permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée au collège, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public et d'acquérir la compétence d'adapter ses déplacements à des environnements variés.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Toutes les écoles primaires deviennent parties prenantes de l'apprentissage du vélo

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

24 mois après la publication de la loi, un rapport sur la mise en œuvre du savoir rouler à vélo sera remis au Parlement.

Article 57 de la loi



Plus de détails sur la loi :

www.ecologie-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Renforcement des plans climat air énergie territoriaux (PCAET)

En faveur de la qualité de l'air

L'ESSENTIEL ☆

- Introduction des objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques dans des plans d'action air des PCAET au moins aussi exigeants que les objectifs du plan national de réduction des polluants atmosphériques (PREPA).
- Atteinte des objectifs territoriaux à compter de 2022 et respect des normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025.
- Étude de la faisabilité d'une zone à faibles émissions mobilité et son renforcement progressif.
- Obligation de renforcer les plans d'action air si les objectifs ne sont pas atteints.
- **Entrée en vigueur**
 - ➔ Plan d'action en faveur de la qualité de l'air à intégrer dans les PCAET adoptés à compter de la promulgation de la loi (selon les cas avant fin 2020 ou fin 2021 pour les PCAET adoptés avant).
 - ➔ Objectifs territoriaux applicables à compter de 2022.
 - ➔ Respect des normes de qualité de l'air au plus tard en 2025

LES OBJECTIFS 🎯

- ➔ Réduire les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique (1^{re} cause de mortalité subie en France).
- ➔ Respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles.

LES ACTEURS CONCERNÉS

Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un PPA.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- ➔ La décarbonation du transport
- ➔ Les zones à faibles émissions (ZFE)
- ➔ Article 85 de la loi

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

48 000

Le nombre de décès prématurés par an en France.

1^{re}

La pollution de l'air est la 1^{re} cause de mortalité subie.



Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites

Accompagner le développement de zones à faibles émissions (ZFE)

L'ESSENTIEL ★

Une zone à faibles émissions permet à une collectivité de limiter l'accès à une partie de son territoire aux véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques.

● Accompagner le développement des zones à faibles émissions :

- en assouplissant la mise en œuvre de celles-ci ;
- en prévoyant l'obligation d'étudier leur mise en place, voire de les mettre en place dans les zones les plus concernées par la pollution atmosphérique.

● Prendre les mesures législatives permettant le développement du contrôle sanction automatisé des véhicules

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● Possibilité de mettre en place une zone à faibles émissions **dans toutes les agglomérations**, même celles non situées dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

● Simplification de la mise en œuvre d'une ZFE

- ➔ Étude et consultation uniques possibles en cas de projet conjoint à plusieurs collectivités territoriales.
- ➔ Allègement des conditions d'extension d'une ZFE à une collectivité territoriale limitrophe.
- ➔ Dispense de nouvelle consultation pour la mise en œuvre d'une ZFE étudiée dans le cadre du PCAET d'un EPCI.

● Obligation d'étudier la mise en place d'une ZFE pour les EPCI de plus de 100 000 habitants et ceux situés dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

● Obligation de mise en œuvre d'un ZFE d'ici le 31 décembre 2020 pour les territoires dans lesquels les normes de qualité de l'air sont dépassées de manière régulière (définies par décret).

● Possibilité, pour les collectivités territoriales concernées (ou le cas échéant l'Etat si conventionnement) **de mettre en œuvre un dispositif de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI) pour constater les infractions aux ZFE** (accompagné des garanties pour veiller au respect des libertés

LES OBJECTIFS 🎯

Réduire les conséquences sanitaires atmosphériques (1^{re} cause de mortalité subie en France).

LES ACTEURS CONCERNÉS

Les agglomérations et les collectivités territoriales situées dans le périmètre d'une PPA ou volontaires

À NOTER 📌

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général. La mise en place d'une ZFE est obligatoire avant le 1^{er} janvier 2021 si les normes de qualité de l'air sont dépassées de manière régulière.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- ➔ La décarbonation du transport
- ➔ Les PCAET
- ➔ Article 86 de la loi

www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

48 000

Le nombre de décès prématurés par an en France

1^{re}

La pollution de l'air est la 1^{re} cause de mortalité subie.



Ce que la loi Mobilités va changer...



Pour les citoyens

- ▶ **Des centres-villes moins congestionnés et moins pollués.**
- ▶ **Des solutions propres et partagées qui peuvent, dès que cela est pertinent, remplacer le véhicule thermique très coûteux.**
- ▶ Grâce aux voies réservées au covoiturage, **la possibilité d'éviter les embouteillages en partageant son véhicule** avec ses voisins, ses collègues ou toute autre personne.
- ▶ **Des déplacements en vélo plus sûrs et plus agréables** au quotidien, grâce à l'accélération du déploiement de pistes cyclables.
- ▶ **De nombreuses bonnes raisons de changer son véhicule**, notamment pour un véhicule électrique : des aides financières importantes de l'État et un déploiement massif de bornes de recharge sur tout le territoire, des avantages à l'usage.
- ▶ **Un forfait mobilité durable pour le remboursement des frais de déplacements domicile travail en vélo ou en covoiturage.**



Pour les entreprises

- ▶ **L'émergence de nouveaux secteurs d'activité liés à la mobilité propre, grâce à un assouplissement du cadre réglementaire** et un **soutien financier fort** de la puissance publique :
 - marché des véhicules et des infrastructures de recharge pour des carburants alternatifs (électricité, GNV, hydrogène)
 - marché des plateformes de mobilités partagées en particulier dans les zones peu denses
 - marché du vélo et autres engins de déplacements personnels
 - trajectoire de verdissement partagée sur chaque mode
- ▶ **Un renouvellement des flottes de véhicules** par des véhicules plus propres
- ▶ La possibilité d'une **participation dans les choix des politiques de mobilité** au niveau local
- ▶ **Un dialogue social au sein des entreprises enrichi sur les questions de mobilité des salariés**, notamment grâce à de nouveaux outils pour favoriser les modes de déplacements propres



Pour les collectivités locales

- ▶ **Dans les zones urbaines, de nombreux outils aux mains des collectivités pour réduire la congestion et la pollution atmosphérique** due aux transports comme les voies réservées au covoiturage ou les zones à faibles émissions
- ▶ **Dans les zones peu denses, la possibilité de favoriser ou de mettre en œuvre des services de covoiturage** : financement du service, installation de places de stationnement réservées au covoiturage, par exemple

En chiffres

Tripler les déplacements à vélo d'ici

2024

Multiplier par 5 la vente de véhicules électriques d'ici

2022

2040
Fin de vente

des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre.

Diviser par deux le nombre de personnes

voyageant seules dans leur véhicule et zéro émission de gaz à effet de serre.

