



LOI MOBILITÉS

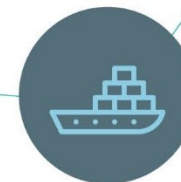
UNE NOUVELLE POLITIQUE DE MOBILITÉ
POUR AMÉLIORER LE QUOTIDIEN

Construire une nouvelle vision de la mobilité



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



#LoiMobilités

UN PROCESSUS INÉDIT D'ÉCOUTE ET DE CONCERTATION

**3** mois

Lancées en septembre 2017 par Elisabeth Borne, les assises de la mobilité ont duré 3 mois.

**6** thèmes

Les consultations ont été organisées autour de trois thèmes : Plus propre, plus connecté, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.

**400**
réunions

50 réunions publiques ont été organisées pour que les citoyens puissent proposer des idées et des initiatives parallèlement à une plateforme internet permettant d'accueillir largement les contributions.

**3000**
participants

Près de 3000 participants ont élaboré des propositions avec 600 experts pour un total de 30 000 contributions.

➔ **Dépôt du projet de loi : 26 novembre 2018**



Pourquoi une loi d'orientation des mobilités ?



80 % du territoire non couvert par une Autorité effective en matière de mobilité. 25 % des demandeurs d'emploi ont déjà refusé une offre d'emploi faute de solution de mobilité.



Le transport est responsable de 30% des émissions de CO₂. Nécessité de provoquer un inflexion de la courbe d'émission et d'accompagner la transition énergétique du secteur



Opportunité de créer un **environnement favorable aux nouvelles mobilités** pour diminuer l'autosolisme en rendant les modes actifs et partagés plus attractifs



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)

**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de
mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

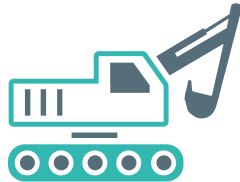
Adapter la régulation du transport (sécurité routière,
sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Construire une vision long-terme pour la construction des infrastructures



Les collectivités locales et les gouvernements successifs ont successivement décidé la construction **d'infrastructures importantes sans les financer.**



Les infrastructures existantes (particulièrement les routes non concédées et le réseau ferré) vieillissent avec un **risque important de dégradation irréversible** si rien n'est fait pour y pallier



Un sous investissement dans les infrastructures nécessaires au déplacement du quotidien au profit de grands projets d'envergure



LOI MOBILITÉS



Construire une
programmation des
infrastructures au
services des
transports du
quotidien



- **Augmentation de 40% des investissements** dans les transports sur les cinq prochaines années
- **Contribution de l'aérien au financement de l'AFITF (éco contribution et Affectation du surplus de la taxe de solidarité (« Taxe Chirac »))**
- **Définition de 5 programmes d'investissements prioritaires**, au service de la mobilité du quotidien :
 1. Entretien des **réseaux existants**
 2. Désaturation des grands **nœuds ferroviaires**
 3. **Désenclavement routier** des villes moyennes et des territoires ruraux
 4. Développement de l'usage des **mobilités propres, partagée et actives**
 5. Renforcement de l'efficacité du **report modal dans le transport de marchandise**
- **Habilitation à légiférer pour créer des sociétés de projets locales.**



**Investir davantage
dans les
infrastructures
qui améliorent les
mobilités du
quotidien**

De nouvelles orientations pour les recettes et la mise en place d'une démarche programmatique pérenne

- Au-delà des prévisions de dépenses, le PJLOM c'est :
 - ❖ Le principe de nouveaux contributeurs au financement de la politique multimodale des transports avec une contribution importante du secteur aérien à compter de 2020 (mise en œuvre au travers du projet de loi de finances) ;
 - ❖ La pérennisation du Conseil d'Orientation des Infrastructures pour poursuivre l'action de Mobilité 21 puis du COI 2017 dans la qualité de l'éclairage des choix de programmations par des représentants des parties prenantes ;
 - ❖ Des rendus comptes réguliers de la réalisation de la trajectoire
 - ❖ La possibilité de nouveaux outils pour la mise en œuvre ou l'accélération des plus grands projets via des établissements publics locaux dédiés (type SGP)

**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de
mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

Adapter la régulation du transport (sécurité routière,
sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Résoudre les inégalités sociales & territoriales.



Aujourd'hui, ~80% du territoire français représentant 19 millions de personnes n'a pas d'entité assurant **la coordination et la connexion entre les différents modes de transport.**



Un français sur trois a le sentiment " **d'être un peu loin de tout** " ¹, un problème croissant alors que la population augmente dans les zones périurbaines



Une personne sur cinq avec handicap a besoin de **l'aide d'une personne pour se déplacer.** En conséquence, le handicap réduit d'un tiers la mobilité d'une personne².



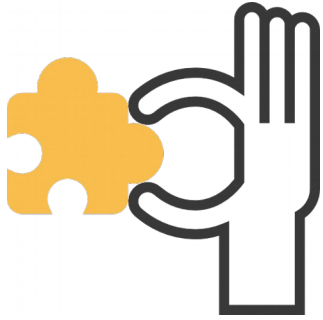
Les objectifs

- ☐ Offrir des **solutions de mobilités diversifiées** pour répondre aux besoins des habitants, adaptées au contexte territorial
- ☐ Doter tous les territoires d'une **autorité publique en charge** de construire ces solutions
- ☐ **Co- construire** ces solutions localement
- ☐ Renforcer la **coopération** des acteurs publics de la mobilité pour assurer une réponse à l'échelle du **bassin de mobilité** quotidien des habitants.
- ☐ Répondre aux enjeux des déplacements **Domicile-Travail**
- ☐ Apporter une réponse aux besoins de mobilité des **publics les plus fragiles**.



Les principes

- ☐ Consacrer le rôle des **collectivités locales** dans la mise en place des solutions de mobilités
- ☐ **Faire confiance** aux territoires pour s'organiser localement
- ☐ Donner de la **souplesse** aux territoires pour s'organiser selon le contexte/enjeux
- ☐ Conforter le couple **Région/intercommunalités**



Mettre en place des
**solutions de mobilité
adaptées** aux
territoires



- **L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** est en charge de construire des solutions de mobilité à l'échelle de son territoire.
- Elle définit la **politique de mobilité** adaptée aux besoins du territoire et **anime** les acteurs locaux pour se faire, notamment via le comité des partenaires, son plan de mobilité.
- Elle **organise des services** de mobilités ET intervient également en **incitation/régulation**.
 - Ces services peuvent être des **transports réguliers** (urbains ou non urbains), du **transport à la demande**, du **transport scolaire**, des services de location de **vélos / d'autopartage**, des services de **mobilité solidaire**.
 - Elle peut concourir au développement du vélo et des mobilités partagées : financer des **infrastructures cyclables**, mettre en place des **plateformes de covoiturage**, inciter à covoiturer
- Elle est compétente pour organiser la mobilité, sous ses différentes formes et avec différentes formes d'intervention, mais **choisit les services/solutions les plus adaptés à son territoire. Pas d'obligation de TC.**



100% du
territoire
couvert par
une AOM



- **Les communautés d'agglomération, urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon sont AOM** et exercent aujourd'hui leur compétence par la mise en place de TC.
⇒ Sur ces territoires, la LOM leur permet d'**étoffer** leurs interventions (+ Métropole et CU peuvent **financer un surcroît de desserte ferroviaire** et des services en gares)

- **Sur le territoire des communautés de communes**, les communes disposent de la compétence d'AOM mais l'exercent peu y compris par transfert au niveau intercommunal / La région intervient pour le maillage en transport non urbain et le transport scolaire

Sur ces territoires, la **LOM encourage les Communautés de commune à prendre la compétence d'AOM**, seule ou en groupement (SM, PETR)

- ⇒ Si le niveau intercommunal ne prend pas la compétence (pas en capacité d'exercer la compétence), c'est la région qui devient AOM. Les communes qui organisaient déjà des services sur ce territoire peuvent toutefois continuer à les organiser et peuvent continuer à lever du VM, sans être AOM.
- ⇒ Le niveau intercommunal pourra reprendre la compétence d'AOM dès lors qu'il s'est structuré pour assurer cette compétence. 2 Cas : fusion d'EPCI, création ou adhésion à un SM AOM
- ⇒ Des échéances pour la mise en place de ce schéma
 - ⇒ Le conseil communautaire a jusqu'au **31 décembre 2020 pour décider** de transférer la compétence d'AOM (droit commun du transfert);
 - ⇒ Les communes ont ensuite **3 mois** pour délibérer
 - ⇒ A défaut, au **1^{er} juillet 2021, la région devient AOM sur le périmètre de l'EPCI**



Une souplesse
d'organisation
au niveau local



- De la **souplesse** est introduite pour aider les Comcom
- La **compétence d'AOM est clarifiée** : l'AOM dispose de différents leviers d'action mais n'a pas d'obligation à organiser un service de transport régulier
- L'EPCI peut **choisir de laisser la Région continuer à organiser les services « lourds »** réguliers, scolaires, TAD que celle-ci organise aujourd'hui au sein de son territoire.
 - Si l'EPCI choisit de les reprendre, le transfert des services se fait pour tous les services et dans un délai convenu avec la Région
 - Les lignes régionales qui desservent le territoire de la comcom (pas intégralement dans son ressort) restent dans tous les cas à la Région.
- **Le taux du versement mobilité peut être modulé par EPCI** au sein d'un syndicat mixte AOM (selon des critères de densité de population et de potentiel fiscal) afin de lever le frein à des rapprochements avec les SM déjà existants.
- **Pour les communes qui organisent aujourd'hui des services**, les services sont transférés à l'EPCI qui devient AOM. Si c'est la Région qui devient AOM, la commune peut choisir de continuer à organiser son service et le cas échéant prélever le VM. Elle n'est pas AOM.
- Elles pourront bénéficier de **l'assistance technique des Départements** (passage de 15,000 à 40,000 habitants)



Exercice de la compétence



- L'AOM met en place un **comité des partenaires** réunissant a minima représentants des **usagers /habitants et des employeurs**. (a minima une fois/an)
 - Dialogue sur l'offre, la tarification, l'information, la qualité de service
 - Y sont présentés le plan de mobilité, les évolutions en matière de VMNB : l'AOMR le met également en place au niveau régional.
La région, lorsqu'elle intervient en substitution le met également en place au niveau intercommunal
- L'AOM dispose d'outils adaptés pour **planifier la mobilité** :
 - Pour les plus grandes AOM : **Plan De Mobilité** (PDU renforcé et volet circulation /stationnement rendu plus opérationnel), même seuil **d'obligation**.
 - Pour les autres : **Plan De Mobilité Simplifié, facultatif**



Exercice de la compétence - financement



- L'AOM dispose d'une ressource fiscale dédiée, le **Versement Mobilité, conditionnée à la mise en place d'un service régulier (non scolaire)**
 - Le VM finance l'ensemble des actions de l'AOM (services comme infrastructures)
 - Pour plus de **transparence**, elle liste (délib.) sur les services pour en justifier le taux, toute évolution est soumise au comité des partenaires.
 - Les **taux plafonds restent inchangés** / versement transport actuel

Aujourd'hui, VT : 8Md€, 40% du financement des services, la moitié perçue en Ile de France

- **Conditionnement du VM** à la mise en place d'un service régulier (non scolaire) :
 - Dans ce cas, les services mis en place sont moins coûteux
 - La **réforme de la fiscalité** locale affecte désormais un fraction de TVA (en compensation de la suppression de la taxe d'habitation) qui est plus dynamique (3,2% contre 1,8%) => marges de manœuvre financière (40M€/an pour les CC)
 - C'est une incitation à se regrouper en syndicat mixte à l'échelle duquel un transport régulier sera sans doute plus pertinent

Des exemples concrets

[Seine et Eure] Avec le S’Cool Bus, aller à l’école en vélo c’est rigolo



https://www.youtube.com/watch?v=fOiHNt8_scw

OuestGO – Plateforme de covoiturage



<https://www.youtube.com/watch?v=2QWeTPLZvhQ>

Des Exemples Concrets

Territoires lauréats 2018 de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Territoires d'Expérimentation des Nouvelles Mobilités Durables + territoires valorisant des projets sur le PFM





Renforcer les moyens d'intervention des Régions et leur rôle de chef de filât



- **L'organisation des mobilités autour du couple Région (maillage)/ EPCI (local)**
 - La région devient **AOM Régionale** (intérêt régional): élargissement aux mobilités partagées, actives, solidaires, création d'un comité des partenaires
 - Elle peut être AOM par « substitution », **peut déléguer de manière plus souple** (pas compétence d'AOM dans sa globalité mais des services/attributions) à des Départements, EPCI, SM AOM, SMT SRU, GECT
- La région : **chef de filât des mobilités, au-delà de l'intermodalité**. Pilote les modalités de l'action commune qui doit se construire au niveau de bassin de mobilité
- La région définit en lien avec l'ensemble des collectivités concernées (AOM, SMT SRU, Dpt, EPCI) la cartographie de **bassins de mobilité**



Faire se coordonner
les Autorités
organisatrices au
service des habitants

- Sur chaque bassin de mobilité, sous l'impulsion de la Région, un **contrat opérationnel de mobilité** est signé entre l'AOMR, les AOM et le Département, les gestionnaires de gares et pôles d'échanges (+ gestionnaire d'infra et de voiries pertinents)

- ☐ Action sur les **différents modes** (horaires, billettique, information, répartition territoriale des points de vente physique, etc.) ;
- ☐ **Système** de rabattement et **Pôles d'échanges multimodaux** et aires de mobilité notamment en milieu rural
- ☐ Continuité du service en situation dégradée (grèves, intempéries, etc.) ;
- ☐ **Recensement et partage** des bonnes pratiques et des actions menées ;
- ☐ **Soutien aux projets des AOM** pour créer des infrastructures ou services.

Évaluation à mi-parcours + chaque AOM rend compte 1fois/an à son comité des partenaires



LOI MOBILITÉS



Mettre en œuvre des
solutions pour les
publics vulnérables

- La LOM donne aux AOM une **nouvelle compétence en matière de mobilité solidaire** :
 - services de conseil à la mobilité, subventionner des structures privées d'aide à la mobilité, aides financières aux particuliers pour l'achat ou la location d'un véhicule ou d'un 2 roues, garages solidaires, ...)
- Sur chaque bassin de mobilité, la Région et le Département bâtissent **un plan d'action sur la mobilité solidaire** (en associant Pôle Emploi) pour mettre en œuvre un plan d'actions commun visant à coordonner les interventions pour la mobilité des plus fragiles.
 - Objet : Chaque demandeur d'emploi ou personne éloignée du marché du travail pourra bénéficier d'un **conseil individualisé pour l'accès et le retour à l'emploi et à la formation professionnelle**.
- La LOM **facilite l'accès à l'information** : les aides financières à la mobilité pour les particuliers doivent être présentées dans les SIM des AO





LOI MOBILITÉS



Zoom mesures pour
les personnes en
situation de handicap

- Titre 2 (mobilités pour tous et partout) :
 - Plan d'action solidaires
 - Obligation de **mesures tarifaires** pour personnes en situation de handicap + accompagnant
 - Souplesse apportée sur les **services de substitution** et les arrêts en impossibilité technique avérée (ITA)
 - Simplification sur l'accès aux **services adaptés**
 - Accès aux bornes de recharge véhicules électriques
 - Adaptation de la réglementation VTC
 - Publication du rapport sur les schémas d'accessibilité des AOM
- Et Titre 3 (nouvelles mobilités) :
 - **Collecte des données d'accessibilité** tant des réseaux de transport que de voirie, 200m autour des points d'accès prioritaires
 - **Numéro unique** de réservation des prestations d'assistance en gare.



**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Débloquer les innovations pour préparer le futur.



Nécessité de préparer l'**arrivée du véhicule autonome** à la fois pour l'expérimentation et la circulation et ainsi donner à l'industrie automobile française un avantage compétitif



Nécessité de se conformer à la **réglementation EU en matière de données** et opportunité de numériser les transports publics pour développer des services innovants tels que les applications multimodales de transport



Opportunité de créer un **environnement favorable aux nouvelles innovations** et à la compétitivité du secteur français de la mobilité



LOI MOBILITÉS



Accélérer la
croissance
des nouvelles
solutions
de mobilité



- **Assurer la circulation des véhicules autonomes d'ici 2020 à 2022**, avec une priorité pour les navettes autonomes
- **Ouvrir les données transports** pour favoriser le développement de nouveaux services dès 2021:
 - Ouverture des données de mobilité
 - Favoriser l'apparition de système de « MAAS » « mobility as a service »
- ~~Permettre l'expérimentation de nouveaux services de mobilités en zones peu denses~~
 - ~~Lancement d'un appel à projet (censuré par le conseil constitutionnel)~~
- Permettre aux autorités organisatrices de **subventionner le covoiturage**, y compris dans certains cas pour les « trajets à vide » et au-delà du partage de frais
- Développer des **voies réservées au covoiturage**
- **Encadrer le développement** des services de mobilité en « free floating »
- **Mesures sur les plateformes VTC** : Protéger l'indépendance des travailleurs; inciter les plateformes à améliorer les conditions de travail; fluidifier le passage de l'examen d'accès à la profession; mettre en place un dialogue social adapté



européen sur
l'ouverture des
données

- Règlement européen adopté en mai 2017 par la commission européenne en application de la directive ITS (système de transport intelligent)
- **Ouvrir les données transports**
 - Tous les modes de transports (y compris covoiturage, données de disponibilités des taxis, vélos en partage) sont inclus ainsi que les réseaux routiers et parkings
 - Données **statiques comme dynamiques** (horaires en temps réel, etc)
 - Données accessibles par le point d'accès national et au format défini au niveau européen
 - Conditions de réutilisation précisées : gratuité pour petits utilisateurs, contribution financière proportionnée possible au-delà de certains seuils, obligation de neutralité et de transparence par les réutilisateurs
 - Entre **décembre 2019 et décembre 2021**
- Région et métropoles sont en charge de l'animation de cette ouverture
- Arafer (qui devient l'Agence de Régulation des Transports) missionnée pour gérer les conflits.



LOI MOBILITÉS



européen sur
l'ouverture des
données

État d'avancement de transport.data.gouv.fr

Réseaux urbains et régionaux Horaires théoriques

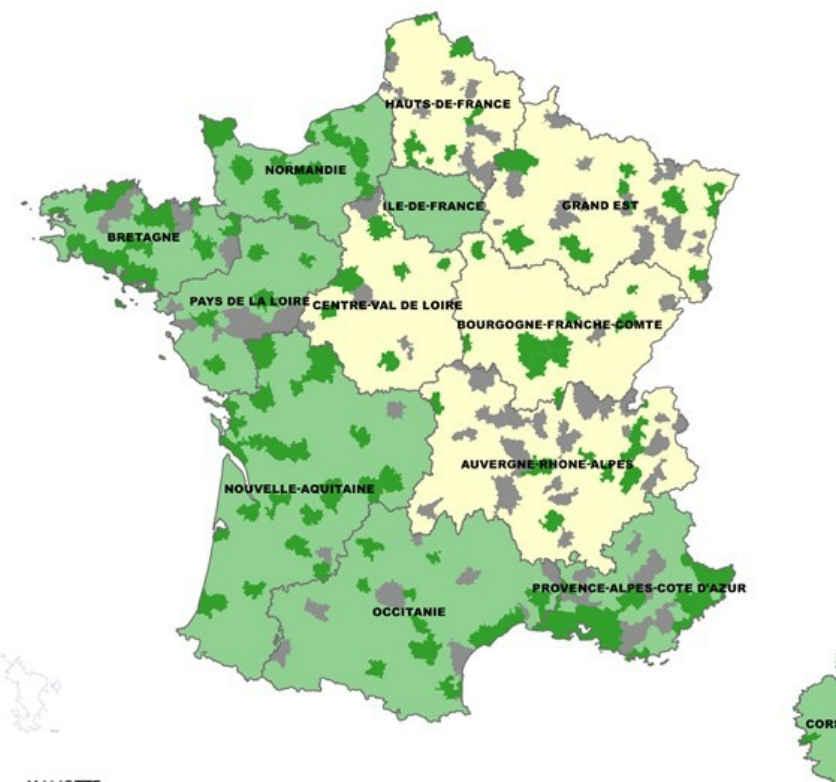
Autorités organisatrices :

Données urbaines ouvertes
et référencées (sur 332) **153**

Autorités organisatrices régionales :

Données régionales ouvertes
et référencées (sur 18 régions
+ 2 collectivités territoriales) **8**

Données régionales
partiellement ouvertes ou
en cours d'ouverture **5**



<https://transport.data.gouv.fr/stats>



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



Favoriser l'apparition
de système de MAAS
(billetterie
multimodale)

- **Favoriser l'apparition de système de « MAAS »** « mobility as a service »
- Définition de deux types de services :
 - Les plateformes de mise en relation : proposent les produits des opérateurs de transports sans modification
 - Les plateformes de distribution : proposent à la vente des produits combinés ou les produits des opérateurs à des prix qu'elles fixent
- Obligation pour l'ensemble des MAAS:
 - Complétude de l'offre publique proposée
 - Sélection non discriminatoire et transparente des critères de proposition des offres
 - Communication des données clients aux opérateurs de transport
 - Plan d'action pour les données confidentielles
- Obligations pour l'ensembles des services de mobilités :
 - Services concernées : tous les services organisés par une autorité publique, les services privés régionaux, les services de « free floating », les plateformes de mise en relation de chauffeurs, les services de covoiturage quand le service les subventionnent
 - Donner accès à leurs services digitaux de vente
- Date d'application : 1^{er} juillet 2021



LOI MOBILITÉS



Accélérer la
croissance
des nouvelles
solutions
de mobilité



- Encourager la pratique du covoiturage :
 - Permettre aux autorités organisatrices de **subventionner le covoiturage**, y compris dans certains cas (quelques trajets par semaine) pour les « trajets à vide » et dans d'autres cas au-delà du partage de frais (maximum 2 trajets par jours, seuil limite à définir par décret)
 - **Développer des voies réservées au covoiturage** en explicitant les possibilités offertes aux maires ou préfet de créer des voies réservées au covoiturage
 - Permettre la mise en œuvre d'un contrôle de sanction automatisée
- **Encadrer le développement** des services de mobilité en « free floating »
 - Acter le fait que ces services constituent une occupation du domaine public
 - Encadrer les recommandations intégrables par le maire dans l'autorisation d'occupation du domaine
 - Associer l'AOM au dispositif



LOI MOBILITÉS



plateformes de
mobilité



- Un socle d'obligations pour les plateformes de la mobilité dans le code des transports :
 - Communication aux travailleurs indépendants avant chaque prestation **la distance couverte et le prix minimum garanti**.
 - Les travailleurs pourront refuser la course sans s'exposer à des pénalités (notamment pas de possibilité de rupture de relation contractuelle)
 - Publication par la plateforme d'indicateurs relatifs à la durée d'activité et au revenu d'activité
 - Liberté pour les travailleurs indépendants de choix de leur plages d'activité et d'inactivité
- Les plateformes de mobilité sont encouragées à **mettre en œuvre des chartes de responsabilité sociale** comprenant :
 - Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs, les modalités permettant aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation, les modalités de sécurisation du parcours professionnel, des mesures pour améliorer les conditions de travail et prévenir les risques professionnels, les modalités de contrôle par la plateforme de l'activité des conducteurs
 - Possibilité d'homologation de cette charte par l'administration
- **Renforcement du droit à la formation professionnelle des travailleurs** (mécanisme d'abondement du CPF)

**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Un constat qui impose un changement rapide et concret des mobilités en France



Les émissions de gaz à effet de serre sont **en constante augmentation**

30% des gaz à effet de serre sont émis par les transports - 1^{er} secteur émetteur

Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les transports doivent **réduire** leurs émissions de gaz à effet de serre de **40 % d'ici 2030** par rapport à 1990.



La pollution atmosphérique **tue chaque année 48 000 personnes** prématurément en France.

59% des oxydes d'azote sont émis par les transports

En Ile-de-France, **35% des particules fines** sont émises par les transports



Le transport routier représente la **grande majorité des émissions** de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports

Le niveau des émissions du secteur **repart à la hausse** avec la reprise économique



LOI MOBILITÉS



Réussir la transition
écologique des
mobilités

- **Verdir les flottes publiques et privées**
 - Objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2040
 - Obligation pour le renouvellement des flottes publiques et privées
- **Accompagner la mise en place des infrastructures** de recharge pour les carburants alternatifs (bornes de recharge électrique, biogaz)
 - Mise en place d'un vrai droit à la prise
 - Mise en place de schéma directeur de déploiement
- **Tripler les déplacements à vélo d'ici 2021 :**
 - marquage des vélos, déploiement de stationnements sécurisés dans les gares
 - équipements d'export de vélos dans les trains, dans les cars
 - Renforcement des obligations de mise en œuvre d'aménagements cyclables
- **Rendre les trajets domicile travail plus propres :**
 - Intégration de la mobilité dans les négociations obligatoires en entreprise
 - en cas d'absence d'accord : mise en place obligatoire d'un plan de mobilité employeurs
 - Création d'un « **forfait mobilité durable** » pour favoriser les déplacements en vélo ou en covoiturage, cumulable avec le remboursement des abonnements transports en commun
- Déployer des « **zones à faibles émissions** » dans les territoires les plus pollués à partir de 2020 ainsi que les outils de contrôle automatique



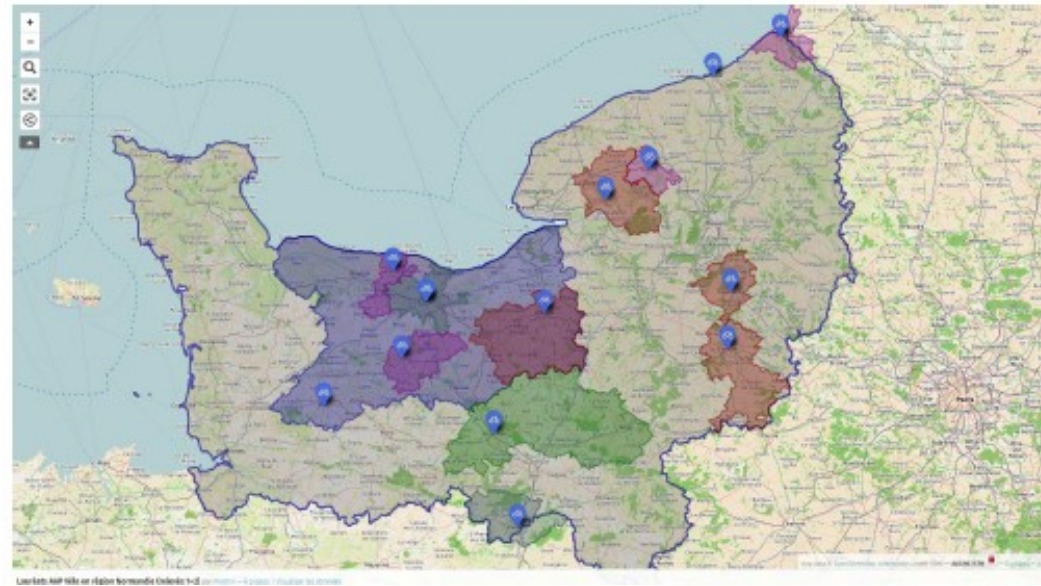
Développer
massivement l'usage
du vélo



- Financer des infrastructures cyclables : de 50M€ par an
- Rendre obligatoire l'aménagement :
 - dans les principales gares, des parkings sécurisés pour les vélos (2024)
 - Lors des rénovations de chaussée, d'aménagements cyclables (en aggro et hors aggro) + continuités
- Mettre en œuvre un plan de lutte contre le vol de vélos, grâce au marquage des vélos vendus (2021)
- Permettre à tout employeur de financer les frais de déplacement domicile-travail en vélo
- Signaler les angles morts sur les PL (2021)
- Imposer l'emport de vélos dans les trains (commandes 7/2020)/ les cars neufs 7/2021 (dérog AOM)
- Assurer l'enseignement du Savoir Rouler à Vélo dans l'enseignement primaire

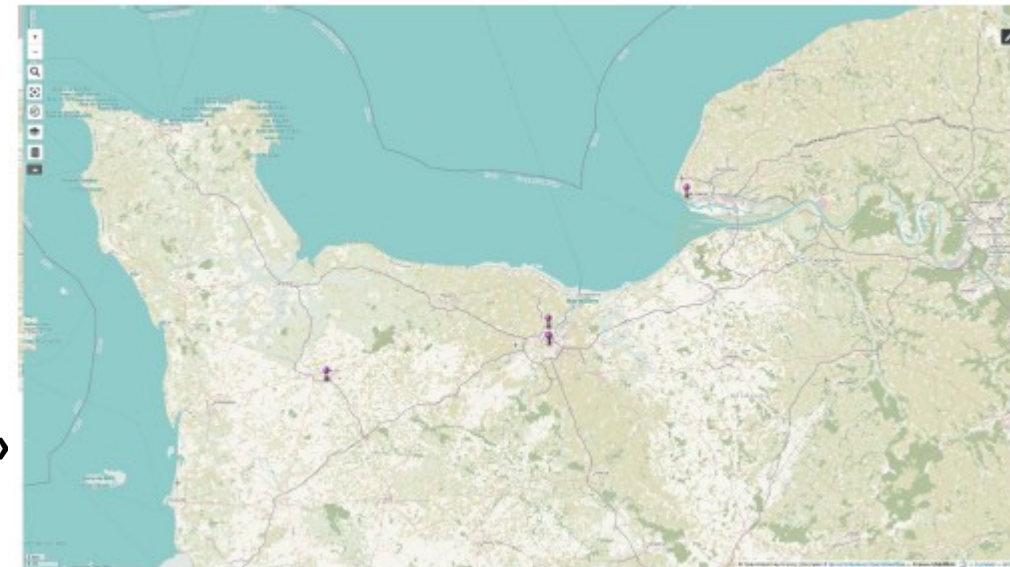


Développer
massivement l'usage
du vélo
(AAP vélos)



**Territoires lauréats
de l'Appel à projet
« Vélo et
territoires »**

**Territoires lauréats de
l'Appel à projet
« Mobilités actives –
continuités cyclables »**





B

bornes de recharges

- Des **obligations d'équipements ou pré-équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides** :
 - Pour les parkings neufs ou rénovés (>10 emplacements) (à compter de mars 2021)
 - Dans les bâtiments résidentiels : 100% des places pré-équipées
 - Dans les bâtiments non résidentiels : 20% des places pré-équipées (2% accessibles PMR) et au moins 1 place équipée pour PMR.
 - Pour les parkings existants :
 - Non résidentiel : 1 point de recharge par tranche de 20 places de stationnement d'ici 2025 (exceptions possibles selon le coût). Minimum 1 point accessible PMR
 - Résidentiel : un droit à la prise encouragé
- Des aides pour le déploiement de bornes par les collectivités :
 - Une prise en charge possible par le TURPE à hauteur de 75%
- Lever des blocages :
 - Rendre possible le raccordement indirect des infrastructures de recharge (sans passer par Enedis)



Réduire les émissions des véhicules



- Inscrire dans la loi l'objectif de fin de vente des véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040
- Imposer des objectifs de verdissement de flottes aux entreprises et collectivités publiques (% de réalisation rendu public par l'Etat)
- Mettre en œuvre de zones à faibles émissions dans les métropoles et les villes posant des problèmes récurrents de pollution de l'air.
- Intégrer un message sur les mobilités actives, partagées ou transport en commun dans les publicités des voitures thermiques



S'appuyer sur les entreprises



- Intégration de la mobilité dans les négociations obligatoires au sein du dialogue social
- Créer le forfait mobilité durable cumulable avec le remboursement transport en commun, permettant à l'employeur de prendre en charge les frais de déplacement domicile travail réalisés en vélo, covoiturage et autres mobilités partagés
- Imposer des proportions de véhicules propres dans les renouvellements des flottes des entreprises :
 - 10% à partir de 2022
 - 20% à partir de 2024
 - 35% à partir de 2027
 - 50% à partir de 2030

**TITRE 1**

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien

**TITRE 2**

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture

**TITRE 3**

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité, au service de tous

**TITRE 4**

Réduire l'empreinte environnementale des transports

**TITRE 5**

Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Faciliter l'acquisition
et améliorer la
sécurité routière

- L'obtention du permis de conduire est une condition essentielle à l'insertion professionnelle mais aujourd'hui très cher : 1800€ en moyenne et les délais d'obtention sont long.
- Objectif du gouvernement d'abaisser le coût jusqu'à 30% et réduction du délais d'obtention :
 - Utilisation accrue de simulateurs (dispositif de suramortissement pour accompagner les auto-écoles)
 - Mise en place de contrat type
 - Expérimentation de désintermédiation de la réservation des places pour l'examen
- Améliorer la sécurité routière (diverses mesures du CISR) :
 - Interdiction de faire prendre leur repos à des salariés dans un VUL
 - Possibilité pour les forces de l'ordre d'effacer leur signallement sur les GPS
 - Rétention possible du permis, confiscation du véhicule, en cas de conduites sans permis ou à risques liés à des additifs (alcool, stupéfiant, téléphone)
 - Vente d'éthylotest à proximité des rayons de boissons alcooliques



Mesures portuaires et maritimes

- Soutenir la compétitivité et la sécurité de nos ports :
 - Intégration des trois ports de l'axe Seine en un seul établissement public
 - Nouvelles dispositions permettant de sécuriser le régime juridique des conventions de terminal dans les ports (inciter les opérateurs économiques à développer le trafic portuaire et à favoriser le report modal, conditions des biens de reprise en fin de contrat, extension des possibilités d'hypothèques)
- Renforcer l'attractivité du pavillon français :
 - Assouplissement des conditions de langue des capitaines
 - Élargissement des conditions de francisation
- Accroître l'attractivité des métiers de navigants et améliorer les conditions de travail :
 - Conditions de travail des jeunes navigants (travail de nuit, durée maximale)
 - Heures de repos minimum dans le secteur de la pêche
- Des mesures environnementales :
 - Régime de sanctions en cas d'infractions aux normes de pollution
 - Inscription dans la loi de l'objectif de propulsion neutre en carbone en 2050
 - Allocation dans les ports de plaisance d'ici 2022 d'une partie de leurs capacités de stationnement pour les navires électriques
 - Réglementation du transport de substances nocives
- Diverses mesures de simplifications
- Un cadre pour le développement des navires autonomes



Mesures diverses
Infrastructures



- Autoroutes :
 - Permettre le déploiement du péage en flux libre avec un régime de sanction adaptée pour faciliter la mise en œuvre
 - Obligations pour les nouvelles concessions autoroutières : mise en place de parking covoiturage, tarification différenciée selon le niveau d'émissions, stratégie sur les carburants alternatifs)
 - Clarification sur les adossements de portions de gabarit routier
 - Reprise de la notion d'utilité pour les adossements
- Schémas innovants pour la gestion des petites lignes ferroviaires :
 - **Transferts possibles de gestion de « petites lignes » du RFN ouvertes ou non aux circulations, aux régions.** Les régions sont maîtres d'ouvrage et peuvent désigner le GI qui sera en charge de l'entretien et l'exploitation
 - Possibilité pour SNCF réseau de confier la régénération d'une ligne et/ou son entretien à un tiers
 - Transfert de la maîtrise d'ouvrage de la régénération de lignes (sous fermeture de ligne) possibles aux AOMs

Décision du Conseil Constitutionnel

- Mesures censurées (parfois partiellement)

article 7 : rapport fiscalité aérienne

article 33 : habilitation dérogation législative mobilité en zone rurale

article 44 : portée des chartes des plateformes numériques

article 49 : servitude de marchepied

article 83 : habilitation forfait mobilité pour dérogations régionales

article 98 : habilitation extension de l'inscription directe au permis de conduire

article 104 : interdiction de paraître dans les transports publics

article 109 : information voyageurs pour transport international (tabac, alcool, espèces protégées)

article 110 : libéralisation des pièces détachées automobiles

article 113 : habilitation pour la pérennisation de l'expérimentation des caméras individuelles aux agents de la SUGE et du GPSR