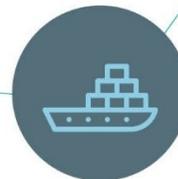




LOI MOBILITÉS

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**



LOI MOBILITÉS

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



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.**



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

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

- 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

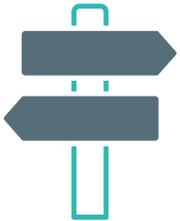
Adapter la régulation du transport (sécurité routière,
sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



LOI MOBILITÉS 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.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

1. "Observatoire Nationale des Mobilités" - BCG and Ipsos ; 2. "Mobility of Persons with Reduced Mobility and Disability" - STIF

#LoiMobilités

LOI MOBILITÉS



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.**



LOI MOBILITÉS



Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires



- **S'assurer que sur 100% du territoire une autorité publique** met en œuvre des solutions adaptées aux spécificités locales :
 - S'appuyer sur le couple intercommunalités – régions avec un délais de prise de compétence (31 décembre 2020)
 - Donner de la souplesse à l'exercice de la compétence d'AOM :
 - Faciliter les délégations entre communautés de communes et régions
 - Modulation du VM dans un syndicat mixte
 - Ne pas perturber les services qui fonctionnent
 - Création d'un plan de mobilité simplifié
- **Comité des partenaires** incluant à minima employeurs et usagers : devant lequel l'AOM présente les évolutions majeures du plan de mobilité et rend compte annuellement
- **Renforcer le rôle de la Région comme chef de file de la mobilité**, pour coordonner les offres de mobilité organisées par les autorités organisatrices
- Définition de bassins de mobilité qui couvrent l'ensemble du territoire régional sur lesquels :
 - **Contrat opérationnel de mobilité** conclu entre la région et les collectivités sur des bassins de mobilité définis par la région
- **Plan d'action solidaire** à l'échelle d'un bassin de mobilité qui définit les conditions dans lesquelles les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et personnes en situation de handicap reçoivent un accompagnement



LOI MOBILITÉS



Zoom mesures pour les personnes en situation de handicap

- Titre 2 (mobilités pour tous et partout) :
 - Mesures du plan d'action solidaires
 - Obligation de mesures tarifaires les personnes en situation de handicap + accompagnant
 - Souplesse apportées aux AOM sur les services de substitution et les arrêts en ITA
 - Simplification d'accès aux services adaptés (TPMR)
 - 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 dans les réseaux de transport qu'en voirie sur les 200m autour des points d'accès prioritaires
 - Plateforme unique de réservation des prestations d'assistance en gare.



- L'application de la LOM en IDF

Une organisation atypique des transports collectifs en Ile-de-France

- Une autorité organisatrice unique : IDFM
- Des entreprises en monopole sur le réseau existant
- Une organisation particulière pour le réseau du Grand Paris
- Un réseau extrêmement dense et utilisé
- Un programme d'investissement massif (Grand Paris Express et contrat de plan Etat-Région)



Dispositions spécifiques de la LOM pour la région Île-de-France

1. L'organisation des transports et des mobilités en Île-de-France
2. La planification de la mobilité
3. Le comité des partenaires
4. L'organisation des bus touristiques
5. Gares du Grand Paris Express
6. Recours à la conception réalisation pour la SGP et IDFM
7. Régulation de la RATP-GI par l'Autorité de Régulation des Transports



1. L'organisation des transports et des mobilités en province

- En province, l'organisation des transports et des mobilités repose sur le couple bloc communal / région.
- Les AOM de province peuvent organiser les services suivants:
 1. Le transport régulier
 2. Le transport à la demande
 3. Le transport scolaire
 4. Les mobilités actives
 5. Les mobilités partagées
 6. La mobilité solidaire
- Les régions sont AOM régionales. A ce titre, elles sont compétentes pour les services ferroviaires (les TER), les services routiers interurbains et scolaires (les cars) ainsi que (nouveau LOM) les mobilités actives, partagées et solidaires
- L'Etat est AOT des TET - Intercités.



1. L'organisation des transports et des mobilités en Ile-de-France

- IDFM est l'autorité organisatrice unique dans la région Ile-de-France. Elle est compétente pour organiser les 6 services des AOM de province et organise également les services ferroviaires (RER et Transiliens), sauf le CDG Express (Paris-Roissy).
 - Pour les transports réguliers : ces services peuvent être urbains ou non urbains.
 - Pour les mobilités actives :
 - les Vélib (location de vélos) relèvent du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole
 - les Véligo (location de vélos à assistance électrique) relèvent d'IDFM
 - Pour les mobilités partagées :
 - les Autolib' relèvent du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole (arrêt en 2018)
 - IDFM est seul compétent pour délivrer le label « autopartage »
- Délégation de compétence par IDFM déjà possible avant la LOM. Celle-ci impose désormais que toute demande de délégation soit désormais soumise au CA d'IDFM
- Ajout LOM : Représentation des associations d'usagers au CA d'IDFM

2. La planification de la mobilité en Ile-de-France

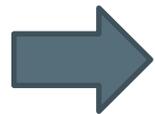
- Comme en province, le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), élaboré par IDFM, deviendra le plan de mobilité d'Ile-de-France (PMIF) à compter de sa révision.
- Les plans locaux de déplacements urbains (PLD), spécificité de la région Ile-de-France, deviennent les plans locaux de mobilité (PLM) à compter de leur révision.
- Ces PLM deviennent obligatoires à compter de 2021 pour les intercommunalités d'Ile-de-France (sauf pour les communautés de communes).



Les PLM permettent à l'EPCI concerné de planifier son programme d'action (aménagement en voirie, stationnement, conseil en mobilité), en déclinaison des axes du PMIF
Cela permet davantage de complémentarité dans l'action conjointe d'IDFM et des EPCI

2. Mettre en œuvre des solutions pour les publics vulnérables

- La LOM donne à IDFM 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,...
- IDFM, la région, les départements et la ville de Paris bâtissent un plan d'action sur la mobilité solidaire (en associant Pôle Emploi) pour mettre en oeuvre un plan d'action 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 le SIM d'IDFM

3. Le comité des partenaires en Ile-de-France

- Avant la LOM :
 - un comité des partenaires du transport public, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par le préfet de la région Ile-de-France
- Après la LOM :
 - un alignement de la composition et du fonctionnement du comité des partenaires sur le régime applicable en province: une mise en place obligatoire mais une composition et un fonctionnement librement fixés par l'AO avec *a minima* une représentation des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants (avec en plus la représentation des collectivités ou de leurs groupements dans le cas francilien)

4. L'organisation des bus touristiques en Ile-de-France

- Avant la LOM :
 - 2 opérateurs de bus touristiques (Big Bus Tour et Open Tour Paris) avec une autorisation d'exploitation de IDFM
 - d'autres opérateurs sans autorisation formelle de IDFM
 - en juin 2018: sur le recours d'un opérateur, le Conseil d'Etat a reconnu la compétence de IDFM --> obligation de mettre en concurrence les nouvelles autorisations d'exploitation

4. L'organisation des bus touristiques en Ile-de-France

- Après la LOM, l'AO peut choisir une procédure **avec mise en concurrence** :
 - mise en concurrence selon les règles de la commande publique
 - conclusion d'une convention avec des droits exclusifs sur un parcours donné et des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions
 - avis conforme du gestionnaire de voirie sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques

4. L'organisation des bus touristiques en Ile-de-France

- Après la LOM, l'AO peut choisir une procédure allégée **sans mise en concurrence**:
 - le nombre d'opérateurs ne peut pas être contingenté et ceux-ci ne peuvent pas bénéficier de droits exclusifs
 - définition de prescriptions générales d'exécution, en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions, auxquelles seront soumis les opérateurs
 - avis conforme du gestionnaire de voirie sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques

5. Les gares du Grand Paris Express

- Avant la LOM :
 - Juridiquement, pas de rôle pour IDFM ou la RATP sur les futures gares du Grand Paris Express
 - Problème opérationnel et financier
- Après la LOM :
 - Remettre en gestion à la RATP le génie civil, le clos et le couvert des gares et le reste à IDFM
 - Transférer les recettes en gares de la SGP à IDFM en conséquence

6. Recours à la conception réalisation pour la SGP et IDFM

- La SGP peut recourir à la conception-réalisation sans nécessité de justifier de la complexité technique pour le réseau du Grand Paris



Application aux lignes 15 Ouest et 15 Est du Grand Paris Express

- IDFM peut recourir à la conception-réalisation sans nécessité de justifier de la complexité technique pour les sites de maintenance et de remisage



Applicable notamment pour les dépôts de bus Optile



LOI
MOBILITÉS

7. La régulation de la RATP-GI par l'Autorité de régulation des transports

- L'ART va intervenir d'une part pour encadrer le gestionnaire d'infrastructure (GI) en situation de monopole :
 - Approbation des règles de séparation comptable de la RATP
 - Avis conforme sur la rémunération du GI historique et du GI du réseau du Grand Paris
- Et d'autre part pour réguler les relations entre le GI du réseau du Grand Paris et les opérateurs de transport
 - Avis conforme sur le plan de gestion des informations confidentielles
 - Avis motivé sur le document de référence du réseau
- Un décret d'application devra être pris en 2020



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 proportionné 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.



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

Réseaux urbains et régionaux Horaires théoriques

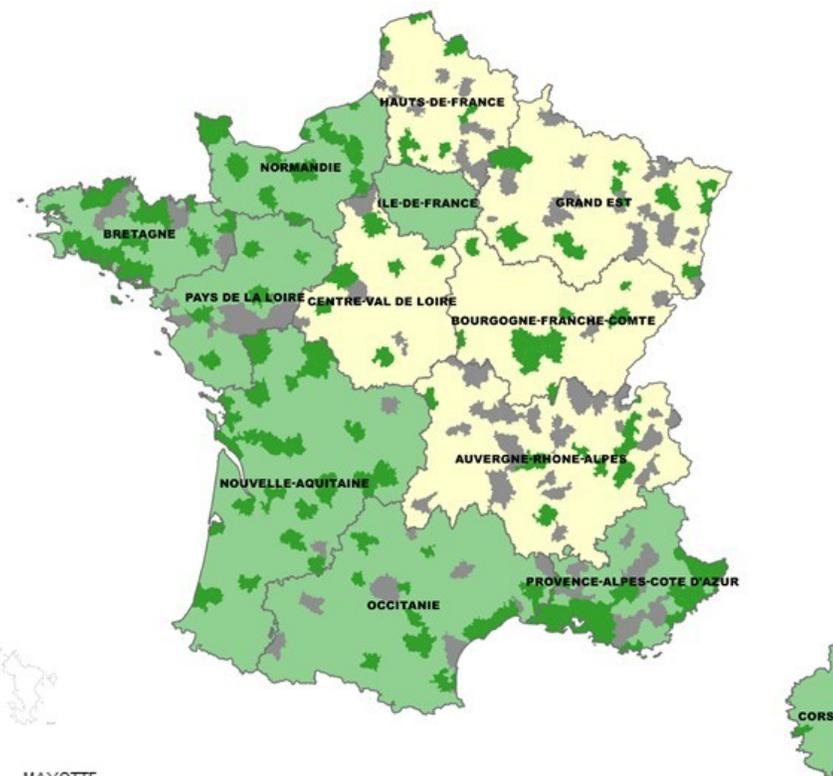
Autorités organisatrices :

■ 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>



européen sur
l'ouverture des
données



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 émission 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.

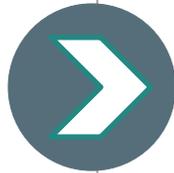
59% des oxydes d'azote sont émis par les transports
En Ile-de-France, 35% des particules fines sont émises par les transports



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



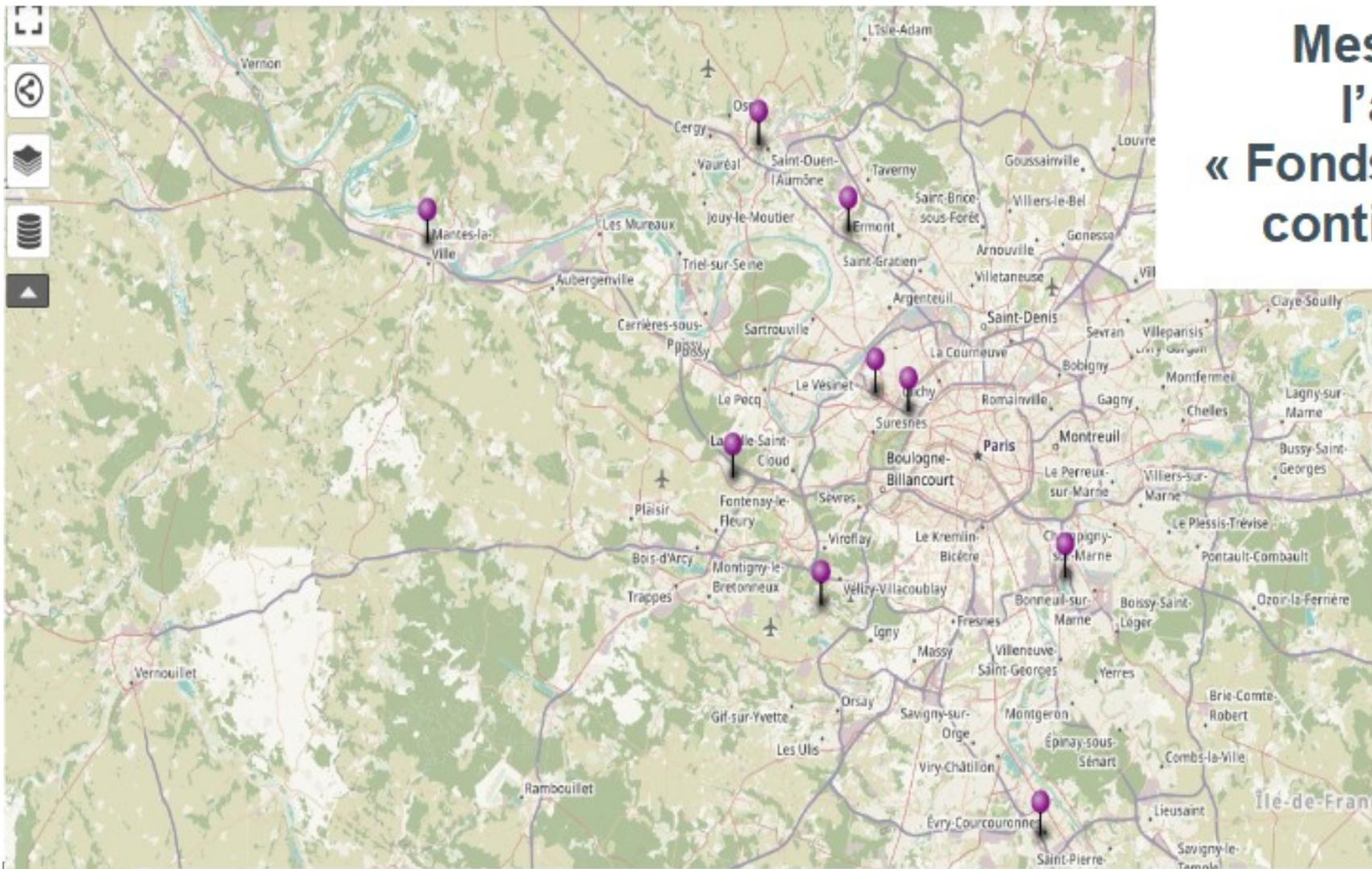
LOI MOBILITÉS



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



Mesures détaillées : l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables »

Bilan francilien des deux relevés de l'année 2019 :

- 11 projets retenus sur 18 présentés
- 9,1 M€ de subvention État

Types de projets retenus:

- 5 ponts ou passerelles
- 5 rétablissements de continuités cyclables hors ouvrage d'art
- 1 tunnel

10 km
5 mi

Site national appel à projets : <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche#e1>



LOI MOBILITÉS



La politique cyclable en Île-de-France

S'appuyer sur la loi d'orientation des mobilités et le plan vélo et mobilités actives

- Financement des infrastructures
- Développement du stationnement
- Sensibilisation / formation

Articuler les actions au niveau régional (ADEME, Conseil régional, Île-de-France Mobilités, Métropole du Grand Paris, etc.)

Réunion vélo le 28 janvier, de 9h00 à 12 h 00, en préfecture de région.



Présenter globalement les actions en faveur du vélo en Île-de-France

Contact régional DRIEA -IF :

William LARTIGAUD, Chef de projets Mobilités

Mail : William.lartigaud@developpement-durable.gouv.fr

Téléphone : 01 40 61 86 08



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

#LoiMobilités



LOI MOBILITÉS



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)



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



LOI MOBILITÉS



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



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



LOI MOBILITÉS



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



LOI MOBILITÉS

MISE EN PLACE DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS METROPOLITAINE



Interdiction de circulation des véhicules :

- Cite'Nir 4, et son dérivé - Paris (hors Bois de Boulogne, Bois de Vincennes et boulevard périphérique)
- Cite'Nir 5 et son dérivé
- Cite'Nir 5 et son dérivé avec mise en place différée

- Communes hors du périmètre défini qui ont rejoint le ZFC
- Communes du périmètre défini non engagées à ce jour dans le ZFC

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Date : 08/12/2019

Source : Institut Paris Region, MCP

État des lieux :

- Enjeux importants liés à la qualité de l'air
- Un périmètre A86 pertinent et concerté, sur la base d'éléments fournis par Airparif et suite études réalisées pour la ZCR Parisienne
- Au 1^{er} janvier 2020, 51 communes engagées, 33 arrêtés signés

	Normes à respecter	Normes à respecter dans la mesure du possible		Tendances 2006-2016
	Valeur limite	Valeur cible	Objectif de qualité	
PM ₁₀	Dépassée		Dépassé	↘
PM _{2,5}	Respectée	Dépassée	Dépassé	↘
NO ₂	Dépassée		Dépassé	↘
O ₃		Respectée	Dépassé	→
Benzène	Respectée		Dépassé	↘

Mais des défis encore non résolus :

- Une zone encore inhomogène
- Une mesure non respectée (absence de contrôles)
- Un accompagnement des populations les plus impactées (ménages les plus modestes, TPE et artisans,...) à poursuivre
- Un renforcement des restrictions qui implique un parc plus important

Une politique de mobilité adaptée comme alternative à la voiture

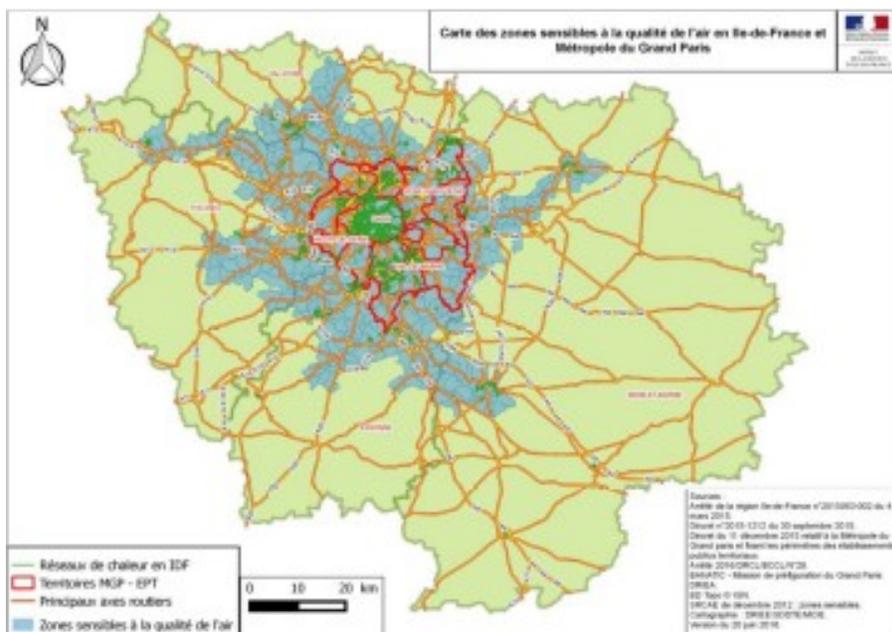


LOM (Art. 85 et 86) : renforcer la mesure

- Pour toute commune ou EPCI compétents, obligation d'instaurer une ZFEM avant le 31 décembre 2020 en cas de dépassements réguliers des normes de qualité de l'air.
- A compter du 1^{er} janvier 2021, obligation d'instaurer une ZFEM dans un délai de deux ans en cas de dépassements réguliers principalement dus aux transports terrestres
- Simplifications des procédures
- Possibilité de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatisé autorisation délivrée sous certaines conditions

Quel impact en Île-de-France ?

- Quel périmètre obligatoirement inscrit ? Projet de décret en cours pour spécifier les critères
- Relance des études en 2020 pour le renforcement des restrictions lancement d'une nouvelle consultation simplifiée
- Des dispositifs de contrôle automatisé envisagés, opérationnels en 2021





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)



LOI MOBILITÉS



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 signalement sur les GPS
 - Rétenion 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



LOI MOBILITÉS



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



LOI MOBILITÉS



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