

# La loi d'orientation des mobilités

## Le nouveau cadre de l'expression des politiques de mobilités en France

Après un long processus de maturation et de co-élaboration, qui aura commencé avec les Assises nationales de la mobilité en 2017, la loi d'orientation des mobilités est promulguée le 24 décembre 2019.

### Un profond bouleversement des politiques de mobilité

Près de 40 ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (1982), la législation française en matière de mobilité devait se mettre à jour des nouvelles politiques et pratiques de mobilité. Les Assises nationales de la mobilité, organisées au deuxième semestre 2017, ont permis d'amorcer les travaux du gouvernement autour de 6 thématiques : des mobilités plus propres, plus connectées, plus solidaires, plus intermodales, plus sûres et plus soutenables.

Le projet de loi est alors présenté au conseil des ministres le 26 novembre 2018. Fortement remanié et amendé au cours du travail parlementaire, ce texte est définitivement adopté à l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019 et promulgué le 26 décembre 2019.

### Une organisation en 5 titres

Les 189 articles de la loi d'orientation des mobilités sont répartis en 5 titres :

- Titre I - Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle
- Titre II - Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens et des entreprises
- Titre III - Réussir la révolution des nouvelles mobilités
- Titre IV - Développer des mobilités plus propres et plus actives
- Titre V - Simplifications et mesures diverses

« L'heure est maintenant à la mise en œuvre concrète de nouvelles solutions de mobilités dans tous les territoires. J'appelle les collectivités, en premier lieu les communautés de communes, à se saisir de ce sujet dès à présent comme de nombreux territoires qui sont déjà mobilisés. »<sup>(1)</sup>

Jean-Baptiste DJEBBARI, Secrétaire d'État chargé des Transports

#### Sigles utilisés dans cette fiche :

AOM : autorité organisatrice de la mobilité <sup>(2)</sup>	PEM : pôle d'échanges multimodal <sup>(2)</sup>
CC : communauté de communes	PMR : personne handicapée ou à mobilité réduite <sup>(2)</sup>
EDP : engin de déplacement personnel <sup>(2)</sup>	VAE : Vélo à assistance électrique
EPCI : établissement public de coopération intercommunale	VP : voiture particulière
IRVE : infrastructure de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable	VUL : véhicule utilitaire léger

« Après le temps des grandes infrastructures, nous ouvrons avec la loi mobilités une nouvelle page, qui entend apporter des réponses à tous les territoires et faire bénéficier au plus grand nombre des nombreuses nouvelles solutions qui émergent, pour que la mobilité soit plus simple, plus accessible et plus propre. »<sup>(1)</sup>

Élisabeth BORNE, Ministre de la Transition écologique et solidaire



### Chronologie

1982 : Loi d'orientation des transports intérieurs

2<sup>e</sup> semestre 2017 : Assises de la mobilité

Fin 2017 : *French mobility – France Mobilités*

26 novembre 2018 : présentation du projet de loi au conseil des ministres

19 novembre 2019 : adoption définitive de la loi par le Parlement

24 décembre 2019 : promulgation

26 décembre 2019 : publication au Journal officiel

Rédigé par : Fabien GUILLEMAUT  
DREAL Centre-Val de Loire/SMT/DID

Date : Avril 2020, mise à jour n° 1

(1<sup>re</sup> publication : mars 2020)

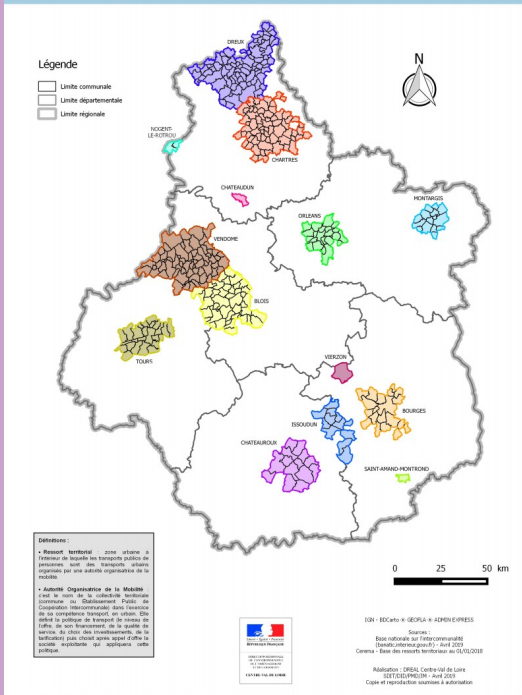
Pour en savoir +

- Le texte intégral sur *Légifrance* : [www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000039666574&dateTexte=](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000039666574&dateTexte=)
- La loi d'orientation des mobilités sur le site du MTES : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites)
- Un mémo à destination des collectivités : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/M%C3%A9mo%20LOM.pdf](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/M%C3%A9mo%20LOM.pdf)
- Les outils disponibles sur la plateforme *France Mobilités* : <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites>



## Ressorts territoriaux des AOM au 01/01/19

Ressorts territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité au 1<sup>er</sup> janvier 2019 en région Centre-Val de Loire



## Couvrir le territoire d'AOM

{8} D'ici au 31 mars 2021<sup>(2)</sup>, toutes les CC devront avoir délibéré pour récupérer, ou non, la **compétence « mobilités »** détenue par les communes et ainsi devenir AOM. Les CC peuvent également, dans un 2<sup>e</sup> temps, se regrouper pour exercer cette compétence à l'échelle d'un syndicat mixte ou d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR).

En cas de transfert de la compétence, la nouvelle AOM choisit d'exercer, ou non, cette compétence (la loi n'introduit pas d'obligation de mettre en place des services de mobilité de manière effective). En particulier, l'AOM **peut demander** au conseil régional de lui **transférer l'ensemble des services de transport** que celui-ci réalise intégralement à l'intérieur de son périmètre. Seule obligation prévue par la loi : l'AOM doit mettre en place un **comité des partenaires**.

En cas de non-transfert, le conseil régional exerce de droit le rôle d'AOM sur le périmètre de la CC à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Cette compétence exercée par le conseil régional n'est re-transférable à l'échelon local que dans le cas de la constitution d'un syndicat mixte ou de la fusion de CC.

Le conseil régional exercera, en parallèle, un nouveau rôle d'« **autorité organisatrice de la mobilité régionale** » (AOMR) pour tous les services d'intérêt régional en lieu et place de son rôle d'autorité organisatrice des transports ferroviaires et interurbains. Celle-ci pourra, par convention, déléguer tout ou partie d'un de ces services à une collectivité infra-régionale.

## Coopérations et concertations

{15} Sur son territoire, l'AOM (et l'AOMR) crée un **comité des partenaires**, incluant *a minima* des représentants des employeurs et des usagers ou habitants. Réuni au moins une fois par an, ce comité est consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité de services et l'information des usagers.

{15} Le conseil régional est chargé d'organiser les **modalités de l'action communes des AOM**. Pour ce faire, il définit et délimite des **bassins de mobilité**, nouvelle unité de base de l'expression de la mobilité, en concertation avec les différents acteurs impliqués. Le conseil régional conclut, à l'échelle de ces bassins, un **contrat opérationnel de mobilité**. Passé, de manière pluriannuelle, avec les AOM et syndicats mixtes de transports, le(s) conseil(s) départemental(aux) et les gestionnaires de gares de voyageurs et PEM, celui-ci définit les modalités de l'action et de la coordination de ces différents acteurs. Il détermine les résultats à atteindre et les indicateurs de suivi

## Autres mesures

{18} Les collectivités réalisent à l'échelle de chaque bassin de mobilité un **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire**

{41} Réglementation du **free-floating**<sup>(2)</sup>

{51} Le maire peut fixer des **règles dérogatoires** pour la circulation des **EDP**<sup>(2)</sup>

{68} Possibilité d'élaborer un **schéma directeur de développement des infrastructures de recharge** pour véhicules électriques

{172} Les lignes ferroviaires d'intérêt local à faible trafic peuvent faire l'objet d'un **transfert de gestion** au profit d'une AO de transport ferré

## Des compétences clarifiées

{8} Sur son ressort territorial, l'AOM est compétente pour organiser des services :

- réguliers ou à la demande de transport public de personnes ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées ;
- de mobilité solidaire ;
- de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables, employeurs et pôles générateurs de flux de déplacements ;
- de transport de marchandises et de logistique urbaine.

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives ou partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de piste cyclable...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

**En aucun cas, l'AOM n'a l'obligation de mettre en place des services pour lesquels elle est compétente.** L'AOM prend la compétence d'organisation des mobilités et l'exerce en choisissant de mettre en place les services adaptés aux besoins des habitants.



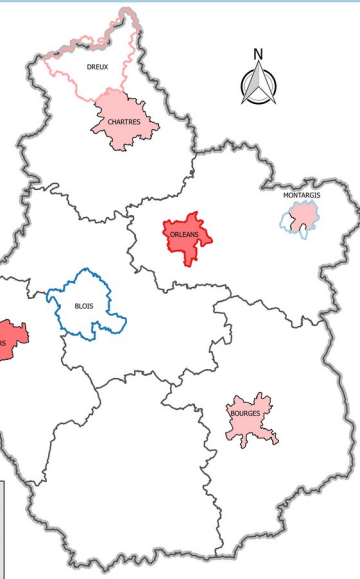
## Plans de mobilité en région Centre-Val de Loire au 01/01/18

### Plans de déplacements au 1<sup>er</sup> janvier 2018 en région Centre-Val de Loire

PDU	Année d'approbation
BOURGES	2013
CHARTRES	2014
MONTARGIS	2006
ORLÈANS	2008
TOURS	2013

#### Légende

- PDU obligatoire approuvé
- PDU obligatoire en révision
- PDU volontaire approuvé
- PDU volontaire en cours d'élaboration
- PDU-D obligatoire en cours d'élaboration
- PDU-D volontaire en cours d'élaboration
- Limite départementale
- Limite régionale



L'établissement d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire dans les ressorts territoriaux classés en zones de transport urbain (selon les agglomérations de plus de 100 000 habitants) ou, à défaut, de plus de 50 000 habitants (selon l'article 124-3 du Code des transports). Le PDU est soumis à l'approbation de l'Assemblée Communautaire de la Mobilité (ACM) ou, en l'absence de celle-ci, de l'Assemblée Communautaire de l'Agglomération (ACA). L'établissement d'un PDU volontaire est soumis à l'approbation de l'Assemblée Communautaire de la Mobilité (ACM) ou, en l'absence de celle-ci, de l'Assemblée Communautaire de l'Agglomération (ACA). En l'absence de ces instances, une ACM peut être créée par délibération communale.

Il comporte à la fois une dimension stratégique de planification, en anticipant les évolutions à long terme, et une dimension opérationnelle, en déclinant les projets et les actions prioritaires de la politique de transport urbain. Le PDU est l'élément central de la planification globale, le PDU est l'élément central de la planification globale, le PDU est l'élément central de la planification globale.

Un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) peut comporter des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui donnent la valeur juridique et les effets d'un PDU. Il devient alors un PDU-D.



DIR - SCV de la Région Centre-Val de Loire  
 Bureau  
 PDU de l'Agglomération Bourges (2013)  
 PDU de la Vallée de la Loire (2014)  
 PDU de la Région Centre-Val de Loire (2006)  
 PDU de la Région Centre-Val de Loire (2013)  
 PDU de l'Agglomération Montargis (2006)  
 PDU de l'Agglomération Orléans (2008)  
 PDU de l'Agglomération Tours (2013)  
 PDU de l'Agglomération Blois (2013)  
 PDU de l'Agglomération Bourges (2013)  
 PDU de l'Agglomération Bourges (2013)

## Organiser la mobilité dans l'entreprise

{82} La **négociation annuelle** sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail est étendue, dans les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, aux mesures visant à améliorer la mobilité domicile-travail des salariés, notamment en réduisant le coût de la mobilité, en incitant à l'usage des modes de transport vertueux et en recourant au forfait mobilité durable. À défaut d'accord, l'entreprise élabore un **plan de mobilité employeur** (ex-plan de déplacement d'entreprise) sur ses différents sites, qu'elle transmet ensuite à l'AOM territorialement compétente.

### Le forfait mobilité durable

{82} La loi crée le « **forfait mobilité durable** » au bénéfice des salariés. Cette contribution est mise en place de manière facultative par l'employeur pour participer aux frais induits par les déplacements domicile-travail autres qu'en véhicule personnel. Sont ainsi concernés<sup>(3)</sup> les déplacements à vélo, en covoiturage, *via* un service de *free-floating* ou de location de cyclomoteurs, de motocyclettes, de cycles et d'EDP, *via* un service d'autopartage, à condition que le véhicule concerné ne soit pas motorisé ou, à défaut, équipé d'un moteur ou d'une assistance non thermique. Le montant, les modalités et les critères d'attribution sont fixés par accord d'entreprise ou, à défaut, par accord de branche.

Cumulable avec la prise en charge par l'employeur de la moitié de l'abonnement de transport en commun, cette contribution est versée sous la forme d'une allocation forfaitaire<sup>(3)</sup> – qui ne peut excéder 400 € par an, dont la moitié peut correspondre à des frais de carburant lors d'un covoiturage –, sur production d'un justificatif ou d'une attestation de l'utilisation de l'un des moyens de transport visés.

En outre, la **prise en charge des frais de carburants** pour les déplacements domicile-travail par l'employeur est étendue aux frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène.



## Des flottes de véhicules à faibles émissions

{77} Les entreprises qui gèrent, directement ou indirectement, un parc de plus de 100 véhicules de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes doivent acquérir (ou utiliser) lors des renouvellements de parc une **proportion minimale de véhicules à faible émissions**. Ce taux variera dans le temps, de 10 % du renouvellement au 1<sup>er</sup> janvier 2022 jusqu'à 50 % au 1<sup>er</sup> janvier 2030. Les mêmes obligations s'appliquent aux entreprises qui gèrent des parcs de plus de 100 cyclomoteurs et motocyclettes légères de puissance supérieure ou égale à 1 kW.

{78} Des obligations similaires s'appliquent aux centrales de réservation. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, celles-ci devront en effet s'assurer qu'une part minimale des véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation sont des véhicules à faibles émissions.

{64} Pour accueillir ces nouveaux véhicules, et ceux des salariés ou visiteurs, les **parcs de stationnement** (de plus de 10 emplacements) des bâtiments non-résidentiels sont prééquipés ou équipés en IRVE, lors d'une création ou d'une rénovation importante.

## Autres mesures

{8} Une AOM peut **ouvrir les services de transport scolaires** à d'autres usagers, en particulier donc pour des déplacements domicile-travail, sous réserve que cette ouverture ne détériore pas la qualité de services pour ces publics scolaires.

{73} **Fin de la vente** des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040

{75} Un **message promotionnel** encourageant l'usage des transports collectifs, des mobilités actives ou partagées accompagne les publicités pour véhicules à moteur



## Ouverture des données de mobilité

{25} En application du règlement européen 2017/1926, les **données statiques et dynamiques** sur les déplacements et la circulation sont rendues **accessibles et réutilisables**, tout comme les données historiques concernant la circulation et, le cas échéant, les données de stationnement. Les collectivités et l'État sont responsables de la fourniture des données, mais peuvent en transférer la charge à leurs opérateurs.

Les fournisseurs de services de partage de véhicules (voitures, cycles, EDP) – ou leurs prestataires – sont également tenus de fournir leurs données statiques, historiques et dynamiques, y compris la localisation des véhicules. À la demande expresse des AOM, les services de covoiturage doivent également leur mettre à disposition un accès au service de recherche de covoiturage. De même, les exploitants de taxi transmettent les informations relatives à leur localisation en temps réel au « registre de disponibilité des taxis ».

Cette mise à disposition s'effectue selon un calendrier accéléré par rapport à la directive européenne. À terme, toutes ces données sont rendues accessibles et réutilisables au 1<sup>er</sup> décembre 2021.

{123} Les données relatives à la localisation des passages à niveau sont également rendues accessibles et réutilisables.

{27} Une attention particulière est accordée à la **chaîne de déplacements des PMR**, et aux données associées à ces déplacements. Les différents acteurs impliqués se doivent ainsi de collecter les données relativement à l'accessibilité des services réguliers de transport public. Une fois traitées, ces données sont rendues accessibles et réutilisables auprès du grand public. En outre, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence sont également rendus accessibles et réutilisables.

Le calendrier de mise à disposition est également échelonné dans le temps, pour permettre une meilleure prise en compte des situations des différents acteurs. L'échéance terminale de diffusion de ces données est fixée au 1<sup>er</sup> décembre 2023.

{25} Ces données sont mises à disposition *a minima* via le **point d'accès national** ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)).



### Exemple

Un outil regroupant service d'informations multimodal et calculateur d'itinéraire existe déjà en région Centre-Val de Loire. Il s'agit de **JVMalin** ([www.jvmalin.fr](http://www.jvmalin.fr)), auxquels collaborent<sup>(4)</sup> le conseil régional, la SNCF et les autorités organisatrices des réseaux de Blois, Bourges, Chartres, Châteauroux, Dreux, Issoudun, Montargis, Nogent-le-Rotrou, Orléans, Tours, Vendôme et Vierzon.

Essentiellement orienté vers les transports en commun, cet outil pourrait être étoffé et complété pour satisfaire aux nouvelles exigences de la loi.

### Définition

{28} **Service numérique multimodal (SNM)** : service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.



### Service d'information et service numérique multimodal

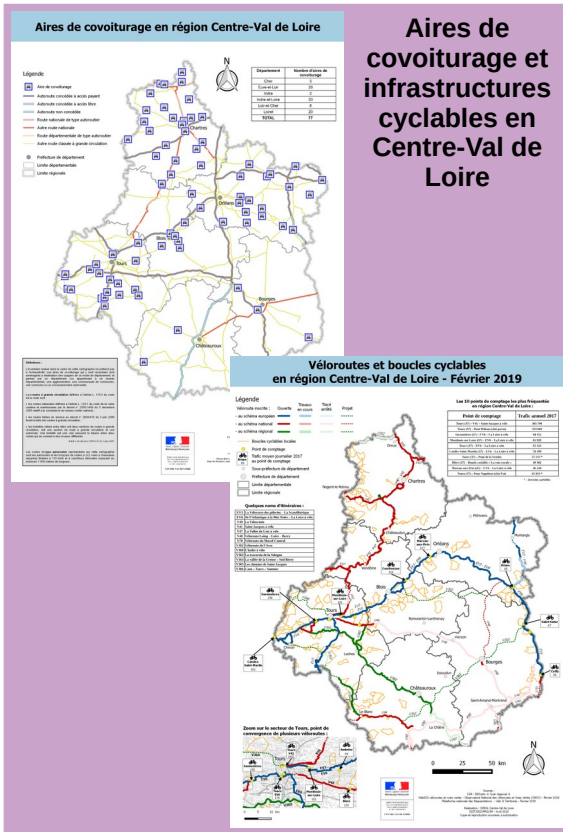
{28} Les AOM veillent à l'existence d'un **service d'information multimodale**, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement – et répondant aux exigences de l'accessibilité aux PMR – dans leur ressort territorial. Dans ce cadre, celles-ci sont obligées {29} de présenter les aides individuelles mises en place dans le cadre des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

{28} Sur la base des informations de mobilités devenues accessibles et réutilisables grâce à une large ouverture des données de mobilité, tant statiques que dynamiques, de nouveaux services – publics ou privés – seront en capacité d'émerger. Outre d'utiles informations sur les transports de manière générale, les **services numériques multimodaux (SNM)** pourront effectuer la délivrance de produits tarifaires de services de transport ou de stationnement. Sous réserve de l'accord du fournisseur de services ou de l'AOM, un SNM pourra revendre ces produits tarifaires au prix qu'il souhaite fixer et mettre en vente ses propres produits tarifaires.

### Obligations des SNM

{28} Afin de garantir une saine concurrence entre ces nouveaux acteurs, chaque SNM doit respecter un certain nombre d'obligations :

- vente de l'ensemble des services de l'AOM ;
- non-discrimination des services ;
- transmission de données d'utilisation aux gestionnaires de services ;
- plan de gestion des informations des services ;
- présentation des solutions de déplacements de manière claire et non-susceptible d'induire en erreur l'utilisateur.



## Aires de covoiturage et infrastructures cyclables en Centre-Val de Loire

## Accompagner les salariés dans leurs déplacements vertueux

{82} La loi crée le « **forfait mobilité durable** » au bénéfice des salariés qui se rendent sur leur lieu de travail autrement qu'en véhicule personnel, soit<sup>(3)</sup> à vélo ou vélo à assistance électrique (VAE), en covoiturage, *via* un service de *free-floating* ou de location de cyclomoteurs, de motocyclettes, de cycles et d'EDP, *via* un service d'autopartage, à condition que le véhicule concerné ne soit pas motorisé ou, à défaut, équipé d'un moteur ou d'une assistance non thermique.

Le montant, les modalités et les critères d'attribution sont fixés par accord d'entreprise ou, à défaut, par accord de branche. Cumulable avec la prise en charge par l'employeur de la moitié de l'abonnement de transport en commun, cette contribution est versée sous la forme d'une allocation forfaitaire<sup>(3)</sup> – qui ne peut excéder 400 € par an, dont la moitié peut correspondre à des frais de carburant lors d'un covoiturage –, sur production d'un justificatif ou d'une attestation de l'utilisation de l'un des moyens de transport visés.

### Définitions

{53} **Mobilités actives**<sup>(2)</sup> : ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.

{60} **Véloroute**<sup>(2)</sup> : itinéraire continu destiné à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et longues distances.

## Des mesures en faveur de la pratique du vélo

{53} Afin de lutter contre le vol et le recel, les vélos et VAE feront l'objet d'une **identification** (type *Bicycode*<sup>®</sup>), enregistrée dans un **fichier national unique**, lors de leur vente par un commerçant. Cette obligation court à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour les cycles neufs, puis du 1<sup>er</sup> juillet de la même année pour les cycles d'occasion.

Pour faciliter l'intermodalité, les gares et PEM les plus importants (selon une liste à définir par décret) seront équipés de **stationnements sécurisés** avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024. En outre, les matériels ferroviaires affectés au service de transport de voyageurs, neufs et rénovés, et les autocars neufs (hors services urbains) devront prévoir des **emplacements pour le transport de vélos** non démontés.

{57} Dans la continuité du **plan vélo et mobilités actives**, le programme **Savoir Rouler à Vélo** se voit transposé dans le code de l'éducation. Celui-ci prévoit l'**apprentissage** de l'usage du déplacement à vélo en sécurité dans le cadre scolaire, péri- ou extra-scolaire au premier degré. L'objectif de ce programme est que chaque élève soit en capacité de se rendre, dès son entrée en sixième, **en autonomie et en sécurité au collège à vélo**.

## Des mesures pour développer le covoiturage

{35} Les AOM peuvent verser une **allocation** aux conducteurs qui effectuent – ou ont proposé d'effectuer – un déplacement en covoiturage, ou aux passagers d'un covoiturage. Dans le premier cas, cette allocation vient en déduction du partage des frais ; dans le second, elle ne peut excéder le prix payé au conducteur. Dans certains cas, l'AOM peut verser cette allocation en l'absence de passager, selon des modalités à fixer par décret.

Le maire peut **réserver des emplacements de stationnement** pour véhicules en autopartage, en covoiturage ou à très faibles émissions. L'autorité investie du pouvoir de police de circulation peut réserver, de façon temporaire ou permanente, des **voies de circulation** destinées aux transports en commun, taxis, véhicules en covoiturage ou à très faibles émissions.

### Autres mesures

{16} Insertion dans les plans de mobilité d'un volet relatif à la **continuité et à la sécurisation** des itinéraires cyclables et piétons

{40} Création du « **cotransportage de colis** »

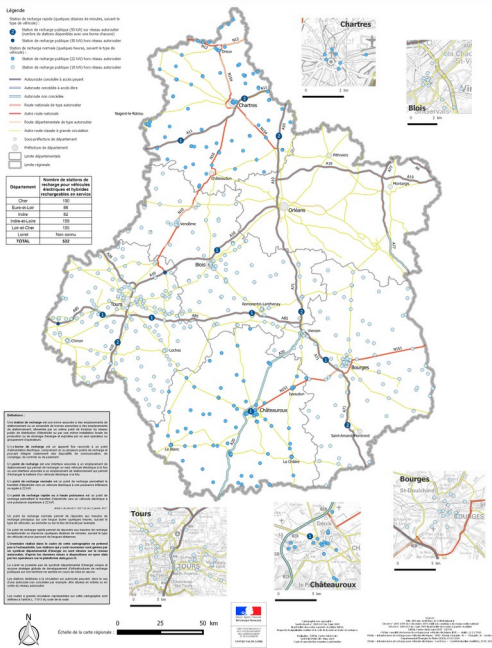
{52} **Suppression des stationnements** voiture en amont des passages piétons

{60} Le **schéma national des véloroutes** est arrêté par le ministre des transports



## IRVE en Centre-Val de Loire fin 2018

Stations de recharge publiques en service pour véhicules électriques et hybrides rechargeables gérées par un syndicat départemental d'énergie ou implantées sur le réseau autoroutier en région Centre-Val de Loire  
D'après les données mises à disposition par les syndicats départementaux d'énergie au 11 décembre 2018



## Des raccordements électriques facilités

{67} Les aménageurs d'IRVE ou de point de ravitaillement en carburants alternatifs en garantissent l'**interopérabilité**, afin d'assurer l'itinérance de la recharge.

{64} Une IRVE peut être **raccordée indirectement** sur le réseau public de distribution d'électricité (le point de soutirage du demandeur n'est, dans ce cas, pas sur le réseau public de distribution). Ces IRVE bénéficient des mêmes droits et devoirs que les IRVE raccordées directement au réseau de distribution.

Des **obligations de pré-équipement ou d'équipement de places de stationnement** en IRVE sont introduites pour les parcs de plus de 10 stationnements. Toutes les places sont ainsi pré-équipées pour les bâtiments résidentiels neufs ou rénovés de manière importante. Pour les bâtiments non-résidentiels, au moins une place sur 5 est pré-équipée et une place au moins est équipée sur stationnement PMR ; si le parking compte plus de 200 emplacements, 2 places (dont une pour PMR) au moins sont équipées. Les parcs de plus de 20 stationnements des bâtiments non-résidentiels seront équipés d'une IRVE par tranches de, sauf si les travaux requis sont trop conséquents sur le réseau électrique ou en cas de coûts d'adaptation supérieurs à 7 % du coût total de la rénovation.

{69} Ni le propriétaire d'un immeuble, ni le syndic de copropriété, **ne peut s'opposer à l'équipement** des emplacements de stationnement privatifs en IRVE par un locataire ou occupant de bonne foi, aux frais de celui-ci. Une convention est alors conclue entre le propriétaire (ou le syndic de copropriété) et l'usager, qui fixe les conditions d'accès, d'intervention, de gestion et d'entretien.

## Un objectif ambitieux

{73} La France se fixe l'objectif d'une **décarbonation complète du secteur des transports terrestres**, entendue sur le cycle de carbone de l'énergie utilisée, d'ici 2050. Cet objectif se traduit par une hausse progressive de la part de véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de VP et VUL, jusqu'à la **fin des ventes** de VP et VUL neufs utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.

Pour atteindre cet objectif, {76} d'une part, l'État et ses établissements publics, les collectivités et leurs groupements, les entreprises nationales et, {77} d'autre part, les entreprises gérant des parcs de plus de 100 véhicules légers se voient astreindre des **objectifs progressifs** d'acquisition ou d'utilisation minimale de véhicules à faibles – voire très faibles – émissions. Cette part minimale est de 50 % pour l'État, de 20 % pour les collectivités (et 30 % après le 1<sup>er</sup> juillet 2020), de 10 % (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022) à 50 % (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030) pour les entreprises. Des obligations similaires pèsent sur {77} les entreprises qui gèrent des flottes de plus de 100 cyclomoteurs et motocyclettes légères et sur {78} les centrales de réservation.

## Carburants alternatifs

Outre la filière électrique, la loi favorise également l'utilisation d'autres carburants alternatifs. {71} La production de **biogaz**, destinée à des usages de mobilité devient éligible au **complément de rémunération**. {82} La prise en charge des frais de carburant domicile-travail est étendue aux frais exposés à l'alimentation des véhicules **hydrogène**.

## Définitions

{67} **Carburant alternatif** : source d'énergie qui sert, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports

{67} **Point de recharge** : interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger ou d'échanger la batterie d'un seul véhicule électrique à la fois

{64} **Pré-équipement d'un emplacement de stationnement** : mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge

## Autres mesures

{68} Les EPCI et AOM peuvent élaborer un **schéma directeur de développement des IRVE publiques**

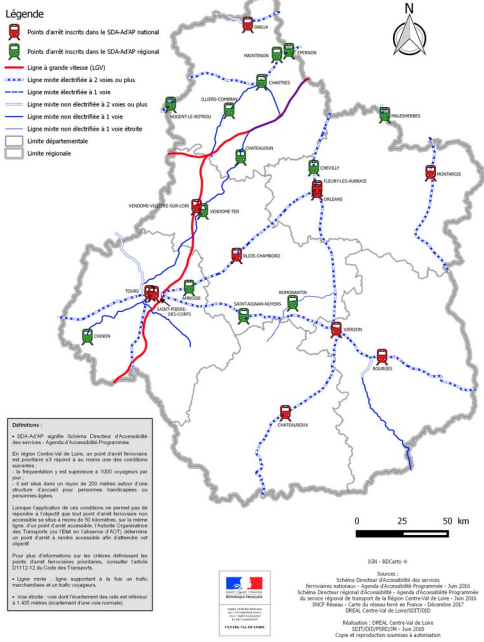
{84} Indication obligatoire de la classe de **certificat qualité de l'air** d'un véhicule sur son lieu de vente ou location

{85} Création des **zones à faibles émissions mobilité**



## Points d'arrêt ferroviaires à rendre accessibles de manière prioritaire

### Accessibilité - Points d'arrêt ferroviaires prioritaires en région Centre-Val de Loire



## Mobilité solidaire

{18} La loi prévoit une **coordination des actions** des AOM, conseil régional, conseil départemental et organismes concourant au service public de l'emploi en faveur de la mobilité solidaire. À ce titre, les conseils régional et départemental pilotent, en association avec les AOM, l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire**. Celui-ci, d'une part, définit les conditions dans lesquelles les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les PMR bénéficient d'un **conseil** et d'un **accompagnement individualisé** à la mobilité et, d'autre part, prévoit les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, toute personne éloignée de l'emploi ou toute personne en contrat d'apprentissage.

Les AOM deviennent par ailleurs compétentes pour « organiser des **services de mobilité solidaire**, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des [PMR] ».

{29} Les AOM qui mettent à disposition des usagers un service numérique d'informations sur les déplacements doivent présenter, au sein de ce service d'informations, l'ensemble des **aides financières individuelles**, liées à la mobilité, recensées ou mise en place dans le cadre des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire.

## Faciliter les déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite

{19} Le **droit à la mobilité** des PMR est réaffirmé. Des mesures en leur faveur et pour leurs **accompagnateurs** doivent être prises par les différents acteurs de la mobilité. En particulier, des **mesures tarifaires** spécifiques pour les accompagnateurs – qui peuvent aller jusqu'à la gratuité – sont prises par les organisateurs de services de mobilité. L'**accès aux services** adaptés aux PMR (services de transports pour PMR) ne peut être restreint pour les détenteurs de la carte « mobilité inclusion » avec mention d'invalidité par une obligation de résidence ni par le passage devant une commission médicale.

{27} Les **données relatives à l'accessibilité** des services réguliers de transport public sont rendues accessibles et réutilisables auprès du grand public. Tout comme le sont les données relatives à l'accessibilité aux PMR des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêt prioritaires, à l'occasion de toute opération d'aménagement. En outre, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence sont également rendus accessibles et réutilisables.

{28} Une **plateforme unique de réservation** est créée à l'intention des PMR concernant leurs déplacements ferroviaires. Les personnes concernées pourront y réserver directement les prestations d'assistance en gare, à la montée et à la descente du train, ainsi que, le cas échéant, le service de substitution au transport ferroviaire.

{20} Afin d'assurer une offre de transport en **voiture de transport avec chauffeur** accessible aux PMR, il sera possible de déroger aux caractéristiques techniques habituellement exigées pour ces véhicules (longueur, puissance, etc.) pour tenir compte des équipements adaptés.

### {19} Définitions

**Transport de substitution** : service de transport public accessible, se substituant à la desserte d'une ligne de transport public non – ou partiellement – accessible

**Mesure de substitution** : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique, permettant de réaliser le trajet dans des conditions de durée analogues à celles du trajet initialement souhaité

### Autres mesures

{19} Un **pourcentage minimal** de places de stationnement, sur voirie, équipées pour la délivrance de carburants alternatifs (électricité, GNV<sup>(2)</sup>, hydrogène...) est rendu accessible aux PMR

{21} Le **bilan des travaux** d'accessibilité est porté à la connaissance du public sur le site Internet de l'AOM



## Un permis de conduire plus rapide et moins cher<sup>(5)</sup>

L'obtention du permis de conduire est pour beaucoup de personnes, et notamment pour les plus jeunes, un moyen de **réduire les fractures sociales et territoriales**, ainsi qu'une condition primaire de l'insertion professionnelle.

Ce sésame est très cher (1800 € en moyenne) et son délai d'obtention trop long (60 jours en moyenne). Plusieurs mesures visent à le rendre plus accessible et rapide :

- {98} utilisation accrue de modes d'apprentissage moins onéreux (**simulateurs**) ;
- création d'un **contrat-type** et d'un **comparateur** en ligne, pour comparer les offres des auto-écoles et faire jouer la concurrence ;
- {98} expérimentation d'une **inscription directe** en ligne des candidats (non plus *via* l'auto-école) ;
- **gratuité du code** (formation et examen) pour les volontaires du service national universel (SNU).

## Mesures en faveur de la sécurité routière

{52} Pour assurer une meilleure visibilité des usagers et la sécurité des déplacements piétonniers, les **stationnements pour voitures sont interdits sur 5 m** en amont des passages piétons, à l'occasion de travaux de réaménagement ou de réfection de la voirie et au plus tard au 31 décembre 2026. Les stationnements pour cycles ou EDP restent néanmoins autorisés.

{55} À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la **position des angles morts** apposée sur celui-ci. Ceci afin d'être vu notamment des cyclistes, piétons et utilisateurs d'EDP.

{123} Les données relatives à la localisation des **passages à niveau** sont rendues accessibles et réutilisables au grand public.

{124} Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif permettant de **signaler la présence** d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. En outre, l'autorité organisatrice de ces services recherche des **itinéraires alternatifs** réduisant le nombre de franchissement de ces passages à niveau, si tant est que la durée d'allongement du parcours ne soit pas disproportionnée.

## Durcissement de sanctions – Alcool

{98} Les officiers et agents de police judiciaire peuvent **retenir le permis de conduire** d'un conducteur à titre conservatoire pour des faits avérés ou présumés de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, un dépassement de vitesse supérieure de 40 km/h à la vitesse autorisée, un accident de la route ayant entraîné des dommages corporels ou une conduite avec téléphone en main doublé d'une 2<sup>e</sup> infraction. La rétention peut être complétée par une **suspension du permis**, prononcée par le Préfet de département. En outre, une peine complémentaire de **confiscation du véhicule** peut être prononcée dans le cas d'une conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

{100} Dans les débits de boissons à emporter, les dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique (**éthylotests**) sont proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques.

## Signalement des contrôles routiers

{98} L'autorité administrative peut **interdire** à tout exploitant de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation de rediffuser au moyen de ce service tout message ou indication émis par les utilisateurs, si celle-ci peut permettre aux autres utilisateurs de se **soustraire à un contrôle**. Cette disposition se traduit par une occultation de ces messages ou indication, pour toutes les portions de voies désignées par l'autorité administrative, pour une durée maximale de 12 heures.

## Dans les transports collectifs

{101} **De nuit**, les autobus peuvent s'arrêter en tout point de la ligne régulière, à la demande d'un usager qui souhaite en descendre, dans le respect des règles de la circulation.

{117} Les exploitants de services de transport établissement un bilan annuel des **atteintes à caractère sexiste**, qui est rendu public par le ministère en charge des transports. {118} La convention qui lie l'AOM et l'exploitant définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et atteintes sexistes dans les transports collectifs sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers.

## Autres mesures

{53} Les vélos et VAE feront l'objet d'une **identification**, enregistrée dans un **fichier national unique**, lors de leur vente par un commerçant.

{125} Le gestionnaire de voirie réalise et met à jour un **diagnostic de sécurité routière** des passages à niveau.

Sources :

- (1) MTES, [Elisabeth Borne et Jean-Baptiste Djebbari saluent la promulgation de la loi d'orientation des mobilités](#), 26 décembre 2019
- (2) Initialement prévue au 31 décembre 2020, l'échéance est repoussée par l'[ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020](#) (article 9).
- (3) Projet de décret fixant les conditions de prise en charge des frais de transports personnels, notamment dans le cadre du « forfait mobilité durable »
- (4) Conseil régional Centre-Val de Loire, [Réseaux partenaires](#), sur [jvmailin.fr](#).
- (5) MTES, [Améliorer la mobilité de tous et partout #LoiMobilités](#).pdf

Dans le présent document, les nombres indiqués entre accolades ({X}) renvoient aux articles de la loi.

Cartes : DREAL/SMT/DID/JM (la plupart des cartes sont cliquables pour une meilleure résolution) ; Photos : DREAL CVL/FG

