

## Projet de loi d'orientation des mobilités

### SYNTHESE DES MODIFICATIONS DE LA PREMIÈRE LECTURE À L'ASSEMBLEE NATIONALE

#### Titre I A – Programmation des investissements dans les transports et rapport annexé

- La place de la stratégie de programmation et d'investissement dans les transports, déplacé par le Sénat au début du projet de loi, est maintenue ;
- La programmation prendra en compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins, et frontaliers, en leur accordant une attention particulière en matière d'entretien et de développement des infrastructures ;
- L'inscription du démarrage de la **démarche de programmation des travaux de la partie transfrontalière du tunnel Lyon-Turin d'ici 2023**;
- **Le surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dit « taxe Chirac », est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;**
- Il est laissé la porte ouverte à la possibilité d'affecter à l'AFITF plusieurs ressources complémentaires, alors que la rédaction du Sénat mentionnait uniquement « une ressource » ;
- **Le Gouvernement remet au Parlement un rapport, d'ici le 20 juin 2020, pour préparer le développement des trains d'équilibre des territoires (TET) ainsi que l'amélioration de l'offre de trains de nuit**. L'étude prendra en compte les perspectives offertes par un maillage européen cohérent des trains de nuit;
- **L'habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure** en vue de la création d'un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre ;

#### Titre I – Améliorer la gouvernance des mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises

- **La prise en compte des enjeux de la lutte contre la pollution sonore dans le cadre de la stratégie de développement des infrastructures ;**
- La suppression du cas de réversibilité du transfert de la compétence fondé sur un accord commun entre la région et la communauté de communes ;
- L'inscription de la lutte contre la sédentarité dans les objectifs poursuivis par le système des transports ;
- **La suppression du fléchage d'une fraction de taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) vers les communautés de communes pour financer les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en complément du versement;**
- La possibilité pour les AOM d'**ouvrir les services de transports scolaires à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'impacte pas la qualité du service pour les élèves, avec les dispositions applicables au transport en commun d'enfants, notamment en termes d'exigences de sécurité**
- **La modification de plusieurs ajouts apportés par le Sénat sur le versement mobilité** : suppression de l'exonération pour les employeurs ayant conclu un accord télétravail pour les employés et suppression du taux de 0,3% dans les zones où les AOM ne gèrent pas de service régulier de transport publics;
- **La modification des contours du plan de mobilité dans l'entreprise** : il devra ainsi poursuivre les objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et de préservation; améliorer la préservation et le développement des entreprises logistiques et intégrera la localisation des

réseaux d'avitaillements d'énergies alternatives;

## Titre II – Réussir la révolution numérique dans les mobilités

- **Le renforcement du rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) dans le cadre de l'ouverture des données de transports** : elle aura la possibilité de suspendre l'accès au point d'accès national de manière temporaire en cas de manquement avéré aux conditions d'utilisation ou de réutilisation des données, elle sera chargée du contrôle des déclarations de conformité et pourra effectuer des contrôles à la demande des associations agréées de consommateurs;
- **La modification de l'article 11 relatif au développement des services de billettique multimodale afin de mieux l'encadrer**;
- **L'exclusion de l'ensemble du transport public de personnes des voies réservées, qui ne pourront être ouvertes qu'aux taxis** ;
- **La possibilité pour le maire de réserver certains emplacements de stationnement aux seuls véhicules à très faibles émissions**, et non à des véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques ;
- **La suppression de l'article 15 bis A** qui permettait de consacrer une partie des voies d'autoroutes et de voies express non utilisées (bandes d'arrêts d'urgence) en voies de circulation auxiliaire ouvertes en cas de circulation dense ;
- **L'assouplissement des « 80km/h » en donnant la possibilité aux présidents de conseils départementaux et aux maires de rehausser la vitesse maximale sur les routes dont ils ont la gestion, dans la limite de 10km/h et après une étude d'accidentologie** ;
- **La réécriture de l'article 18 relatif à l'encadrement des services de free-floating, et l'ajout de plusieurs critères devant figurer dans la liste des prescriptions pour les nouveaux services** : l'entretien des engins, le respect des règles de circulations et de stationnement garantissant la sécurité des piétons et le respect de la tranquillité, notamment en encadrant les signaux sonores de nuit ;
- Le rétablissement de l'article 20 sur la charte de responsabilité sociale pour les plateformes de mobilité, par ailleurs complétée par un socle d'obligations sociales et de transparence pour ces plateformes. Par ailleurs, les travailleurs bénéficieront du droit d'accès à l'ensemble des données concernant leurs activités propres au sein de la plateforme et permettant de les identifier ;
- **La possibilité pour les chambres d'artisanat (APCMA) de déléguer l'organisation des sessions d'examen taxi/VTC à des personnes agréées par l'autorité administrative** afin de fluidifier et faciliter l'organisation de ces épreuves ;

## Titre III – Développer les mobilités propres et actives

- **La sécurisation des passages piétons, à travers l'interdiction d'aménagements d'emplacements de stationnement cinq mètres en amont, devra être complète au plus tard au 31 décembre 2026, soit à la fin du prochain mandat municipal** ;
- L'échelonnement de l'entrée en vigueur du marquage obligatoire des vélos est rétabli : au 1er janvier 2021 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1er juillet 2021 pour les ventes d'occasion;
- **La formation à la pratique du vélo est précisée et introduite dans le code de l'éducation**. L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité sera organisé dans un cadre scolaire, périscolaire ou extra-scolaire;
- L'obligation d'équipement des parkings neufs en bornes de recharge est renforcée : au-delà de 200 places, au moins deux places seront équipées dont l'une réservée aux personnes à mobilité réduite ( ) ;
- L'inscription dans la loi de l'objectif de fin de **la vente des voitures particulières et des véhicules**

**utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040;**

- Le renforcement des objectifs de renouvellement des flottes des entreprises détenant plus de 100 véhicules : **10% en 2022, 20% en 2024, 35% en 2027 et 50% en 2030** de véhicules à faibles émissions ;
- **Le renforcement du cadre du « forfait mobilités durables » : il sera applicable aux personnels de la fonction publique** dans des conditions définies par décret, il inclura les services de mobilité partagée, pourra être cumulé avec la prise en charge des différents modes de transports dans la limite d'un plafond de 400 euros et pourra prendre la forme d'un « ticket-mobilité » ;
- **Les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail sont incluses dans les négociations obligatoires concernant l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail ;**
- **Il est rendu systématique l'adoption, par les préfets, de mesures en cas d'épisode de pollution**, afin d'éviter toute possibilité de déroger à cette obligation;

## **T i t r e V – Simplification et mesures diverses**

- La possibilité pour l'autorité **administrative d'interdire à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation (type Waze), de rediffuser tout message ou indication émis par les utilisateurs** sur la localisation des contrôles des forces de l'ordre, dès lors qu'elle est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle ;
- La réintroduction des dispositions introduisant une nouvelle mesure, pour le préfet, d'interdiction administrative de se présenter au permis pour des faits d'outrage ou de violence ;
- **L'adoption de plusieurs mesures relatives au permis de conduire :**
  - La mise en place d'un mécanisme de suramortissement fiscal, fixé à 40% pour l'achat de simulateur d'apprentissage de la conduite doté d'un poste de conduite, afin de permettre leur acquisition par les écoles de conduite ;
  - Les établissements d'enseignement de la conduite utiliseront un « contrat-type » avec leurs élèves, dont les modalités seront définies par décret;
  - La possibilité, par la loi, l'expérimentation de la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire et de prévoir, le cas échéant et selon le bilan, sa généralisation par voie d'ordonnance ;
  - La création d'un livret de formation numérique au permis de conduire;
- **La possibilité pour les officiers ou agents de police judiciaire ayant constaté une infraction réprimée par les articles du code pénal relatifs aux dépôts d'illégaux d'ordure, de procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction;**
- **La possibilité, pour les usagers qui souhaitent descendre d'autobus, de bénéficier d'arrêt à la demande en période nocturne.** La convention liant l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur en précise les modalités ;
- **L'interdiction du repos hebdomadaire des chauffeurs de véhicules utilitaires légers dans la cabine de leurs poids lourds;**
- La libéralisation, de façon progressive, du marché des pièces détachées visibles pour l'automobile;
- L'obligation, pour tous les ports de plaisance d'une capacité supérieure à 100 places à réserver, d'ici 2022, au moins 1% des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an à des navires électriques ;
- La suppression de l'article 44 bis qui modifiait le délai du préavis de grève pour les salariés des entreprises de transport terrestre.