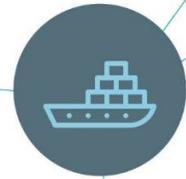




# LOI MOBILITÉS

UNE NOUVELLE POLITIQUE DE MOBILITÉ  
POUR AMÉLIORER LE QUOTIDIEN

Construire une nouvelle vision de la mobilité



  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



CHARGE DES  
TRANSPORTS

#LoiMobilités  
#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**



## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**Réduire l'empreinte environnementale des transports**



## TITRE 5

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



## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**Réduire l'empreinte environnementale des transports**



## TITRE 5

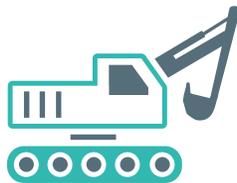
**Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)**



# 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 service des transports du quotidien

- **Augmentation de 40% des investissements** dans les transports sur les cinq prochaines années : 13,5Mds€ (2019-2023)

- **Définition de 5 programmes d'investissements prioritaires**, au service de la mobilité du quotidien :

- 1) Entretien des **réseaux existants** : Sur le routier : +31 % entre 2018 et 2027. 850M€/an d'ici 2022 (670M€/an en 2017), puis 930M€/an.
- 2) Désaturation des grands **nœuds ferroviaires pour doubler la part modale du ferroviaire dans les grands pôles urbains**: 2,6Mds€ sur 10 ans dont 50 % Etat (hors IdF)
- 3) **Désenclavement routier** des villes moyennes et des territoires ruraux prioritairement par des aménagements des itinéraires existants : 1 Mds€ sur 10 ans dans les CPER (20 projets)



# LOI MOBILITÉS



Construire une  
programmation des  
infrastructures au  
services des  
transports du  
quotidien

- **Définition de 5 programmes d'investissements prioritaires, au service de la mobilité du quotidien (suite):**
  - Développement de l'usage des **mobilités propres, partagée et actives** : D'ici 2020 : 600M€ pour les PEM et TCPS ; 50M€ pour l'innovation et 350M€ pour les modes actifs.
  - Renforcement de l'efficacité du **report modal dans le transport de marchandises** : 1Md€ dans les 5 ans et 2,3Mds€ sur 10 ans, notamment la connexion ferroviaire des ports
- **Habilitation à légiférer pour créer des sociétés de projets locales** (*mini 1Mds€, DUP obtenue, plan de financement bouclé, rentabilité socio-économique*).
- **Des grands projets** rappelés dans l'exposé des motifs dont la ligne ferroviaire nouvelle Rennes-Redon, Massy-Valenton, et la modernisation Nantes-Angers-Le Mans



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

Au-delà des prévisions de dépenses, la LOM c'est :

- ❖ Le principe de nouveaux contributeurs au financement de la politique multimodale des transports avec une **contribution 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 : éclairage des choix de programmations ; rendus comptes réguliers de la réalisation de la trajectoire

Investir davantage  
dans les  
infrastructures  
qui améliorent les  
mobilités du  
quotidien



## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**Réduire l'empreinte environnementale des transports**

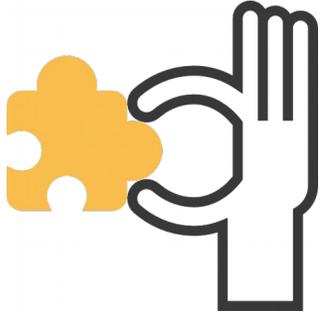


## TITRE 5

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



# 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 **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



100% du  
territoire  
couvert par  
une AOM



- **Les communautés d'agglomération, urbaines, les métropoles sont AOM** et exercent leur compétence par la mise en place de TC.
  - ⇒ Sur ces territoires, la LOM leur permet d'**étouffer** 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.
  - ⇒ Sur ces territoires, la **LOM encourage les Communautés de communes 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.
    - ⇒ Le niveau intercommunal pourra reprendre la compétence d'AOM dès lors qu'il s'est structuré pour assurer cette compétence. Dans 2 Cas : fusion d'EPCI, création ou adhésion à un SM AOM
  - ⇒ Des échéances pour la mise en place de ce schéma
    - ⇒ Les communes ont jusqu'au **31 décembre 2020 pour décider** de transférer la compétence d'AOM à l'EPCI (droit commun du transfert)
    - ⇒ A défaut, au **1<sup>er</sup> juillet 2021, la Région devient AOM sur le périmètre de l'EPCI**



Une souplesse  
d'organisation  
au niveau local

- La **Région** est AOMR sur des services d'intérêt régional :

À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour :

- 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- 3° Organiser des services de transport scolaire
- 4° Organiser des services relatifs aux mobilités active ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- «5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages

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



# LOI MOBILITÉS



Une souplesse  
d'organisation  
au niveau local

- 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.
- **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)

  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



# LOI MOBILITÉS



## 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
- L'AOM dispose d'outils adaptés pour **planifier la mobilité** :
  - Pour les plus grandes AOM : **Plan De Mobilité** (même seuil **d'obligation**).
    - de développement de l'usage partagé de la voiture,
    - de l'amélioration de l'accès de la mobilité aux territoires peu denses
    - de schémas de continuités cyclables et piétonnes,
    - de l'incitation au plans de déplacement de mobilité scolaire
    - de l'amélioration du franchissement des PN (piéton et transports scolaires)
    - de possibles schémas de desserte fluviale et ferroviaire
  - → Communautés de communes et Région non assujetties
  - → La Région peut le faire sur un bassin de mobilité quand la compétence lui a été déléguée
  - → 24 mois après la date de publication de la LOM

Pour les autres : **Plan De Mobilité Simplifié, facultatif**



Exercice de la  
compétence



- 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.) les services pour en justifier le taux, toute évolution est soumise au comité des partenaires.
  - Les **taux plafonds restent inchangés** / versement transport actuel
- **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.

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



# LOI MOBILITÉS



## 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, portant sur :
  - Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
  - La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



# LOI MOBILITÉS



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

La région : **chef de filât des mobilités, au-delà de l'intermodalité (suite)**

- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
  - Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en oeuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et Territoriale ;
  - L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.
- La région définit en lien avec l'ensemble des collectivités concernées (AOM, SMT SRU, Dpt, EPCI) la cartographie de **bassins de mobilité**



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



# LOI MOBILITÉS



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 voirie et pôles d'échanges.

- 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.

Contrat pluriannuel - évaluation à mi-parcours + chaque AOM rend compte 1fois/an au 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 Systèmes d'Information M des AO





## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**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 pour 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.



## des données de transport

# LOI MOBILITÉS



européen sur  
l'ouverture des  
données

- **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.
  
- **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



# 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 et en permettant la mise en œuvre d'un contrôle sanction automatisée
  - Permettre la mise en place de signe distinctif du covoiturage
- **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
- **Assurer la circulation des véhicules autonomes d'ici 2020 à 2022**, avec une priorité pour les navettes autonomes



## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**Réduire l'empreinte environnementale des transports**



## TITRE 5

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



# LOI MOBILITÉS



Réussir la transition  
écologique des  
mobilités

- **Verdir les flottes publiques et privées**
  - Objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2040
  - Objectif pour les 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'emport 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



# LOI MOBILITÉS



Soutenir les nouveaux  
outils de mobilité  
partagée



- AOM doivent définir un schéma de développement des aires de covoiturage
- Donner aux AOM la possibilité de développer des services publics de covoiturage
- Créer un dispositif de preuve de covoiturage pour permettre le développement d'avantages pour les covoitureurs (places de parking, aides financières...)
- Déployer des voies réservées au covoiturage sur des axes fréquemment congestionnés
- Permettre aux AOMs de subventionner le covoiturage, parfois au-delà du partage de frais et dans le cas de trajets à vide
- Permettre aux entreprises de prendre en charge les frais domicile travail pour les déplacements réalisés en covoiturage (forfait mobilité durable)



# 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) :
    - 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 (possibilité offerte également pour les agglo de + 100 000 hab)
- 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 (+ 50 salariés)
- 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



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



## TITRE 1A

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



## TITRE 1

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



## TITRE 2

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



## TITRE 3

**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 autoécoles)
  - Mise en place de contrat type
  - Expérimentation de désintermédiation de la réservation des places pour l'examen
- Aujourd'hui les constructeurs automobiles ont l'exclusivité sur les pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrage). La réparation automobile constitue un important motif de dépenses pour les ménages (plus de 500€ d'achat de pièces détachées par an)
  - Libéralisation des pièces détachées en réduisant les périodes d'exclusivité des constructeurs : baisse attendue des prix de 6 à 15%
- 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 addictifs (alcool, stupéfiant, téléphone)
  - Vente d'éthylotest à proximité des rayons de boissons alcooliques



# 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)
  
- 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
  -

+ **Diverses mesures fluviales et portuaires**