

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
et solidaire
Transports

TEXTE SOUMIS A LA DELIBERATION DU CONSEIL DES MINISTRES

Projet de loi d'orientation des mobilités

NOR : TRET1821032L/Bleue-2

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités pour offrir à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui.

La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine.

Pourtant, notre politique des mobilités n'est aujourd'hui plus adaptée aux attentes des citoyens et des territoires. Elle est confrontée à trois grands défis qui appellent à agir en profondeur.

Le premier de ces défis est le manque de solutions de mobilité, qui est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires : quand, sur 80% du territoire, aucune autorité organisatrice ne met en place de services de mobilité par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c'est le sentiment d'une assignation à résidence qui s'installe, et même d'abandon pour beaucoup de territoires. Notre système de mobilité ne doit plus être un frein à l'autonomie des personnes, à la cohésion des territoires, au développement économique ou au retour à l'emploi. Cette loi permettra de réduire les fractures sociales et territoriales.

Le deuxième de ces défis est l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports sont le premier émetteur de CO₂, ils ont un impact direct sur la qualité de l'air que l'on respire. C'est une question de santé publique, quand 3 Français sur 4 vivent la circulation routière comme la source de pollution la plus préoccupante. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, nous devons nous engager dès aujourd'hui sur la trajectoire de décarbonation des transports.

Le troisième défi est celui de la politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies et qui atteint aujourd'hui ses limites. L'accumulation de promesses non financées ou d'investissements trop concentrés sur les liaisons entre métropoles alors que les besoins en matière d'entretien et de régénération des réseaux existants, de désengorgement des métropoles, de desserte des ports et de désenclavement des territoires s'imposent comme des urgences. Il faut donc revoir les priorités et leur financement.

Il y en face de ces défis autant d'opportunités de mieux faire répondre les politiques aux besoins de nos concitoyens et de nos territoires, avec la priorité d'offrir des alternatives crédibles, dès que cela est possible, à l'usage individuel de la voiture thermique, et sortir ainsi de la dépendance au pétrole et de l'exposition à l'évolution de son cours.

La première opportunité est la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités. Partage, numérique, nouveaux modèles, transport à la demande, etc. : on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier. La frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans les politiques publiques.

La deuxième opportunité est l'énergie des acteurs locaux et des collectivités locales qui doivent disposer des outils pour déployer efficacement les nouvelles solutions de mobilités. Les autorités organisatrices, montées en puissance depuis la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), ont acquis une expertise irremplaçable, qu'il faut désormais renforcer et mettre en réseau.

La troisième opportunité, enfin, est le potentiel des acteurs économiques et scientifiques de la mobilité, de premier plan en Europe et dans le monde. Avec l'automobile, le ferroviaire, les transports urbains, la gestion des autoroutes, le numérique, la France est à la pointe de l'innovation des mobilités. Les politiques de mobilité doivent s'appuyer encore plus sur l'initiative des entreprises et laissant toute sa place à l'expérimentation.

Parce que le contexte général des transports s'est transformé et parce que les besoins ont changé de nature, le rôle de la puissance publique doit évoluer. Il a déjà connu une évolution forte depuis trente ans du fait de la décentralisation et de l'émergence des autorités régionales et locales.

L'Etat bâtisseur issu des trente glorieuses, qui a fait de la France un des pays aux meilleures infrastructures au monde, s'est ainsi doublé d'un Etat organisateur, qui à travers les délégations de service public, a doté le pays de services ferroviaires ou de transports urbains performants. La loi LOTI, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) puis les lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ont progressivement construit ce cadre. Cette émergence des autorités organisatrices, régionales ou locales, doit être poursuivie, encouragée et renforcée. La loi doit leur donner les outils pour qu'elles couvrent rapidement l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, sans se limiter aux centres urbains, qu'elles se coordonnent mieux entre elles, qu'elles fassent une place plus grande au dialogue avec les acteurs économiques et les usagers et qu'elles puissent davantage s'impliquer dans la recherche de solutions individualisées de mobilité, notamment pour l'accès à l'emploi et à la formation des populations fragiles.

Une évolution est ainsi nécessaire pour ajouter à cet Etat bâtisseur, à cet Etat organisateur, un Etat régulateur, un Etat qui permet, qui protège et qui prépare l'avenir, un Etat qui libère l'initiative des entreprises, qui leur permet d'innover sur le plan technologique et qui les aide à déployer ces innovations : covoiturage, information et billettique multimodale, véhicules en libre-service ou autonomes...

Un Etat qui donne les outils aux collectivités pour encadrer les mobilités de demain sans brider l'initiative privée.

Un Etat qui protège, qu'il s'agisse des citoyens les plus fragiles ou des territoires les plus enclavés, et qui veille à la sécurité des transports et au cadre social des professions du secteur.

L'Etat propose d'inscrire cette stratégie dans un horizon de long terme, sous-tendu par la vision des besoins d'avenir qui vient d'être exposée, tout en permettant des évolutions à brève échéance pour répondre aux demandes urgentes des citoyens, en particulier en matière de solutions de mobilités économes, et d'enjeux sanitaires. Le projet de loi prévoit la programmation des investissements à réaliser, à moyen et à long termes, s'appuyant sur des ressources pérennes.

Améliorer profondément les transports du quotidien nécessite de revoir la gouvernance territoriale des mobilités, en renforçant le rôle et les compétences des nouvelles grandes régions et des intercommunalités. Il s'agit de donner la capacité aux autorités organisatrices de mobilité de mettre en place des solutions adaptées aux spécificités territoriales.

Enfin, nous avons besoin d'une démarche non seulement partagée mais aussi fortement articulée et coordonnée entre les différents acteurs du monde des transports, mais aussi avec les acteurs du secteur social et de l'emploi-insertion, d'un dialogue permanent qui permette de progresser ensemble et d'évaluer régulièrement, de façon transparente et ouverte, les résultats obtenus.

Une stratégie, un nouveau cadre d'action publique, un dialogue permanent entre les acteurs, tels sont les piliers du texte qui est présenté. Ce faisant, il se fixe cinq objectifs principaux.

Le premier objectif vise à réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport. La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique. Elle répond aussi à un enjeu économique, de pouvoir d'achat : avoir des véhicules plus économes, utiliser les alternatives lorsqu'elles existent, c'est moins de gaz à effet de serre, moins de polluants atmosphériques, mais aussi une moindre dépendance aux énergies fossiles coûteuses.

Les mesures proposées s'inscrivent dans un agenda précis et ambitieux, cohérent avec l'Accord de Paris et le Plan climat : dans les toutes prochaines années, déploiement massif des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions et baisse de la concentration des polluants atmosphériques dus au transport ; multiplication par cinq des ventes de véhicules à très faibles émissions d'ici la fin du quinquennat ; à l'horizon 2040, fin des ventes de voitures émettant des gaz à effet de serre ; à l'horizon 2050, neutralité carbone de la mobilité. Pour cela, tous les leviers sur les différents modes de transports doivent être activés : routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est d'abord donner plus de place dans les territoires aux modes actifs. Il s'agit en particulier de promouvoir beaucoup plus largement l'usage du vélo, de façon à tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024, en levant les obstacles qui s'opposent à cet usage.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est aussi renforcer le contrôle des normes anti-pollution, comme le souhaitent les consommateurs, et poursuivre le déploiement des réseaux de recharge et d'avitaillement des véhicules propres sur l'ensemble du territoire.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est limiter l'utilisation des véhicules très polluants dans nos grandes agglomérations, en y promouvant des zones à faibles émissions, de façon à améliorer la qualité de l'air et à déployer des solutions alternatives aux véhicules thermiques.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est s'assurer du déploiement d'alternatives à l'usage individuel de la voiture sur tout le territoire.

Le deuxième objectif vise ainsi à donner à chacun le choix de sa mobilité, en offrant une offre de services plus diversifiée, plus efficace, plus connectée, plus partagée sur l'ensemble du territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie ne pas dépendre d'un unique mode de déplacement, ne pas voir ses possibilités se limiter à la voiture individuelle dans les territoires peu denses ou périurbains ou au seul transport collectif lourd dans les zones urbaines qui nécessite souvent des services complémentaires pour se rendre aux arrêts. Cela signifie aussi être bien informé de l'ensemble des solutions de mobilité existant sur le territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie passer d'une offre de mobilité subie à une offre de mobilité choisie.

Le déploiement du numérique et des nouvelles technologies permet de réaliser aujourd'hui ce qui était irréalizable hier. Il apporte l'accès à de nouveaux services – covoiturage, autopartage, transport à la demande, ou encore vélo, scooter ou trottinette sans station d'attache –, il favorise l'organisation des correspondances entre modes et donne très largement accès à toutes les offres, grâce à des formes d'information et de billettique plus intégrées.

Ces nouveaux services s'installent sur l'ensemble du territoire. Avec l'émergence du véhicule autonome, ils vont, d'ici quelques années, bouleverser la manière dont la mobilité s'organise. Ceci doit être anticipé et préparé.

Le projet de loi vise à encourager le développement de la mobilité partagée entre individus et de la mobilité autonome, en levant les obstacles à leur déploiement et en leur donnant un cadre juridique précis et sûr, permettant aux offres de mobilité de continuer à se déployer sans frein tout en offrant une protection suffisante de la sécurité des individus, de leurs données personnelles et aussi de l'environnement et de l'usage de l'espace public.

Il vise également à encourager le développement des innovations et des expérimentations, ainsi que le déploiement de services performants d'information multimodale et de billettique. Un tel déploiement doit favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle, lorsque cela est possible, et en particulier du transport en commun en intermodalité avec d'autres usages. Il prévoit aussi une habilitation pour construire un cadre permettant la circulation de véhicules hautement automatisés ainsi que des dispositions permettant l'utilisation des données du véhicule connecté dans un cadre approprié.

Il vise enfin à mettre les employeurs privés et publics au cœur de l'organisation de la mobilité en réaffirmant leur place dans la gouvernance locale des mobilités et en renforçant les plans de mobilité pour en faire de véritables outils au service de l'efficacité des mobilités, au regard des besoins tant professionnels qu'individuels.

Le troisième objectif vise à mieux accorder les politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire.

Le territoire français est divers et les besoins de nos concitoyens en matière de mobilité s'y expriment de façon différente.

Dans les territoires ruraux, le risque, réel ou ressenti, est celui de l'enclavement par la carence de solutions de mobilité. Il est donc nécessaire de redonner une réalité et une lisibilité à la continuité des territoires, à leurs connexions et à l'inclusion de l'ensemble de la population dans la politique nationale de la mobilité.

Donner cette lisibilité, c'est bien sûr améliorer le maillage du territoire, en desservant plus complètement les agglomérations petites ou moyennes qui ne sont pas bien reliées aux grands réseaux et notamment en fiabilisant leur desserte routière et les dessertes ferroviaires portées par les territoires concernés. C'est aussi poursuivre la régénération et la modernisation du réseau ferré capillaire qui assure un lien essentiel entre les villes petites ou moyennes et les capitales régionales, et qui, faute d'investissements suffisants les décennies passées, se dégrade.

Donner cette lisibilité, c'est aussi s'attacher à ce que la compétence d'organisation des mobilités soit effectivement exercée sur l'ensemble du territoire français. Le projet de loi invite à ce que, d'ici le 1er janvier 2021, les communautés de communes soient chargées de cette compétence. A défaut, les régions auront la possibilité de l'exercer.

Inclure l'ensemble de la population signifie une attention particulière aux publics fragiles et isolés, et en particulier aux jeunes et aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à nos concitoyens les plus âgés. La mobilité physique est souvent synonyme d'accès à l'emploi et à la formation et d'inclusion sociale. C'est pourquoi le projet de loi prévoit un ensemble de mesures pour faciliter la mise en place des services de mobilité inclusive, c'est-à-dire prenant en compte la spécificité des besoins et des freins, qu'ils soient physiques, psychologiques ou cognitifs, pour aboutir à des solutions adaptées.

Par ailleurs, la demande de mobilité croît rapidement dans nos grandes agglomérations, elle évolue à un rythme supérieur à la capacité des infrastructures. Du fait de l'étalement urbain et de l'inadéquation des modes de transport lourds en dehors des zones denses, l'usage de la voiture individuelle reste trop souvent la seule option.

Pour traiter la diversité des enjeux que présentent les territoires, il faut permettre aux autorités organisatrices d'y répondre en élargissant le plus largement possible leurs compétences aux nouveaux modes de déplacement actifs ou partagés. Il s'agit également d'accroître leur capacité à prescrire dans des domaines clés tels que l'organisation du stationnement et de la circulation.

Il faut également favoriser une plus grande coopération entre les autorités locales, compétentes en matière de transports urbains, et les régions, compétentes en matière d'offre ferroviaire. La plupart des métropoles ont besoin aujourd'hui de services ferroviaires plus denses, de type RER, pour mieux desservir banlieues et zones périurbaines.

Le quatrième objectif vise à mieux connecter la France aux grands systèmes d'échanges européens et mondiaux.

Cet objectif concerne en premier lieu les politiques de développement d'infrastructures et de services. Il est indispensable de poursuivre l'effort pour mieux relier les grands ports aux grands réseaux européens de fret ferroviaire et de développer les interfaces avec le réseau fluvial.

Il est tout aussi indispensable d'intensifier la coopération avec nos voisins européens pour organiser des services ferroviaires rapides le long des corridors terrestres de transit, en particulier le long de la façade atlantique et dans les relations entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Mieux connecter la France à l'Europe et au monde, c'est aussi desservir de façon plus fiable les entreprises et les pôles industriels en améliorant la performance des systèmes logistiques. Notre pays dispose de tous les atouts pour faire de la logistique un secteur porteur d'avenir pour son économie et ses territoires.

C'est également assurer l'accès au cœur même des grandes agglomérations, où les circuits d'approvisionnement et de distribution doivent être optimisés, les besoins d'équipement logistique davantage pris en compte dans les documents d'urbanisme et le recours au mode ferroviaire favorisé.

Le cinquième et dernier objectif vise à garantir des déplacements plus sûrs et d'un niveau de sécurité toujours plus élevé.

Légitimement préoccupés par un environnement où des menaces de toutes sortes se font jour, nos concitoyens souhaitent que les dispositions concernant la sécurité des réseaux de transport et la sûreté des déplacements soient renforcées.

Cet impératif concerne en premier lieu les déplacements du quotidien en transport public ou sur la route.

En matière de sûreté, le déploiement des méthodes éprouvées doit être accéléré. S'agissant de la prévention de la délinquance, les dispositions concernant la prévention du harcèlement doivent être rendues possibles.

Concernant la sécurité routière, il s'agit de sanctionner davantage les comportements à risque et de veiller à ce que les objectifs de modération de vitesse et de sécurisation des voies soient déclinés à l'échelle de chaque agglomération.

Tels sont les objectifs de cette loi qui a donné lieu à lieu à une concertation sans précédent.

Les Assises de la mobilité, engagées l'été dernier par le Premier ministre, dans le prolongement du discours du Président de la République à Rennes, et qui se sont achevées en décembre 2017, ont permis de rassembler plusieurs centaines d'élus, d'opérateurs, d'entreprises dont de nombreuses startups, d'experts et de citoyens dans les groupes de travail nationaux et dans les ateliers territoriaux qui ont eu lieu en régions. Ces Assises ont représenté notamment :

- plus de 60 réunions dans les territoires ;
- plus de 2 500 propositions et 25 000 votes sur la plateforme participative ;
- plus de 400 réunions des groupes de travail thématiques et de l'innovation réunissant près de 600 spécialistes de tous horizons ;
- près de 200 contributions écrites.

Ce travail a été renforcé par celui du Conseil d'orientation des infrastructures et, à la suite des Assises de la mobilité, par la poursuite des concertations et du dialogue avec les acteurs des mobilités, les associations d'élus, les associations environnementales et d'usagers et les entreprises et opérateurs. Enfin, il a été nourri par les Assises de l'Outre-mer, par les Assises de l'aérien et par des concertations spécifiques sur le fret et la logistique.

Cette méthode de concertation inédite a permis d'échanger en profondeur sur les enjeux de la mobilité et de proposer des orientations et des solutions partagées avec l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Fort de ces travaux de grande qualité, le dialogue s'est poursuivi avec l'ensemble des acteurs de la mobilité pour mettre au point les dispositions législatives qui figurent dans le présent texte.

Le dispositif de concertation et de co-construction engagé dans le cadre des Assises de la mobilité a démontré son utilité, pour élaborer des propositions et dégager des consensus. Cette dynamique de travail sera maintenue pour continuer à explorer les champs d'innovation.

Le **titre Ier** du projet de loi fait évoluer l'organisation territoriale des mobilités en renforçant, dans la continuité de la loi NOTRe, le rôle des régions et des intercommunalités, en améliorant la coordination des acteurs et en facilitant l'émergence des nouvelles mobilités.

Il donne, par ailleurs, la priorité à l'amélioration de la mobilité des publics les plus fragiles. Il ouvre la voie à un développement important de services de mobilité à caractère social, afin d'améliorer notamment l'accès à l'emploi et à la formation. Il permet de favoriser la mobilité des personnes handicapées ou encore de personnes éprouvant des difficultés en matière de mobilités, comme les jeunes et les personnes âgées. Il s'attache enfin à impliquer davantage les entreprises et les usagers dans les politiques de mobilité et à mieux les associer aux décisions prises par les autorités organisatrices de la mobilité.

Partant du constat que sur 80 % du territoire représentant 30 % de la population, aucune collectivité publique n'organise effectivement les mobilités des personnes et des biens, le chapitre I^{er} clarifie les compétences et les moyens d'action des autorités organisatrices de la mobilité.

L'**article 1^{er}** transforme le droit au transport en droit à la mobilité, afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Cela doit notamment permettre de mieux prendre en compte les nouvelles formes de mobilité ainsi que les problématiques de conseil et d'accompagnement des personnes les plus fragiles, avec un axe important d'intervention en faveur de l'accès à l'emploi et à la formation.

Il encourage également l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle, sur l'ensemble du territoire, en privilégiant le couple intercommunalité-région dans la continuité des lois MAPTAM et NOTRe. À cette fin, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leur ressort territorial. En outre, les communes appartenant à des communautés de communes qui ne sont pas autorités organisatrices auront jusqu'au 30 septembre 2020 pour transférer leur compétence en matière de mobilité à la communauté de communes dont elles sont membres. En l'absence de transfert, à compter du 1er janvier 2021, la région sera AOM et pourra exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée. Dans les cas où les communes ont déjà mis en place des services sur leurs territoires, elles pourront poursuivre leur action si elles le souhaitent. Dans les cas d'évolution majeure du périmètre local d'exercice de la compétence mobilité (fusion de communautés de communes ou création d'un syndicat mixte), le niveau intercommunal pourra demander à reprendre cette compétence.

L'article clarifie également les compétences des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en matière d'organisation ou de contribution au développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage) et des mobilités actives (vélo, marche). Il leur permet aussi de diversifier les offres de mobilité effectivement offertes sur leur territoire de compétence en incluant les nouvelles mobilités que sont l'autopartage, le covoiturage, les mobilités actives.

Les compétences du syndicat des transports d'Ile-de-France, qui devient Ile-de-France Mobilités, sont également clarifiées, dans la continuité de ses compétences actuelles.

Les régions deviennent autorités organisatrices de la mobilité régionale. Elles sont ainsi compétentes aussi bien pour les services d'intérêt régional de transport public régulier, à la demande et scolaire. Leurs compétences sont élargies aux mobilités partagées et actives.

Elles peuvent déléguer un ou plusieurs services de mobilité à une collectivité territoriale, comme un département, ou à un établissement de coopération intercommunale, délégation qui peut intervenir à la demande d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité (par exemple pour la création d'un service de car express ou de covoiturage dépassant leur propre ressort territorial).

Cet article prévoit par ailleurs que les métropoles puissent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service de gare situés dans son ressort territorial dans le but de répondre à un besoin spécifique comme un surcroît de desserte.

Enfin, il supprime les mentions obsolètes de « périmètre de transport urbain » qui subsistaient dans le code des transports, pour les remplacer par les mentions de « ressort territorial » de l'autorité organisatrice.

L'**article 2** crée le versement mobilité, en lieu et place de l'actuel versement transport. Celui-ci ne pourra toujours être levé qu'à la condition que soient organisés des services réguliers de transport public de personnes. Le versement mobilité pourra être affecté à l'ensemble de la compétence mobilité, y compris les mobilités actives et partagées. Le Gouvernement s'assurera, le cas échéant dans le cadre d'une prochaine loi de finances rectificative, que les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilité qu'elles organisent.

L'article permet aussi de moduler le taux de ce versement au sein d'un même syndicat mixte pour tenir compte de la densité démographique et de la capacité contributive des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent. Cette disposition est de nature à encourager la création de syndicats mixtes, ce qui permet l'exercice de la compétence à l'échelle la plus adaptée, en particulier dans les territoires périurbains.

Compte tenu des spécificités existantes en matière d'organisation des mobilités sur ce territoire, l'**article 3** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui se substituerait à l'actuel syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) exerçant une mission d'organisation des services réguliers de transport public de personnes, à la demande et scolaire ainsi que de la liaison express entre Lyon et l'aéroport de Saint-Exupéry. Les ordonnances préciseront notamment les conditions dans lesquelles ses membres continueraient à être autorité organisatrice de la mobilité en dehors de son champ d'intervention.

Le chapitre II favorise la coordination entre les acteurs publics et renforce la portée de leurs documents de planification.

L'**article 4** précise le rôle de chef-de-file de la région en matière de mobilités. Elle est ainsi chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité afin d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes. Cette mission s'exerce suivant plusieurs aspects : la définition de l'offre (desserte, horaires, tarification...), la création et l'exploitation des pôles d'échanges multimodaux et la gestion des situations perturbées, le recensement et le partage des bonnes pratiques ainsi que l'appui à toutes les autorités organisatrices.

Ces missions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que chaque région pourra définir selon le contexte et les enjeux locaux, en lien avec les AOM situées en leur sein. Cette coordination pourra utilement prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité entre les régions et les autorités organisatrices, auxquelles pourront naturellement s'associer les départements.

L'article élargit en outre le champ de l'assistance technique apportée par les départements aux communes et établissements publics de coopération intercommunale, aux questions de mobilité. En parallèle, la future Agence nationale de cohésion territoriale fournira un appui aux nouvelles autorités organisatrices des mobilités afin de développer rapidement et simplement des solutions de mobilité à nos concitoyens.

Cet article permet, par ailleurs, de soutenir les démarches actuelles de création ou extension de syndicats mixtes dits « SRU » sous l'impulsion des régions, notamment en associant les départements, au titre de leur compétence voirie. Ces syndicats voient leurs compétences s'étendre à l'ensemble des services de mobilité, en coordination ou en lieu et place de leurs membres.

Enfin, il institue un comité des partenaires, qui rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants et qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, du taux de versement mobilité. Ce comité constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique, qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité.

L'**article 5** porte sur la planification de la mobilité des personnes et des biens. Chaque autorité organisatrice de plus de 100 000 habitants élabore un plan de mobilité, qui se substitue aux actuels plans de déplacement urbains (PDU) à compter du 1^{er} janvier 2021.

Le plan de mobilité est renforcé par rapport aux actuels PDU pour traiter l'ensemble des nouvelles formes de mobilité : prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées, de mobilité inclusive, ainsi que des mesures en faveur de la limitation de l'étalement urbain. Ces obligations s'appliqueront à compter de la première révision ou évaluation des plans après le 31 décembre 2020.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont associés à l'élaboration du plan. Les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes sont par ailleurs appelées à donner leur avis sur le plan de mobilité arrêté, qui devra par la suite être soumis à enquête publique.

Cet article offre la possibilité d'une modification simplifiée du plan de mobilité. Cette disposition vise en particulier à rendre plus opérationnelles les dispositions du plan en matière de circulation et de stationnement dès lors qu'il n'est pas porté atteinte à l'économie générale du document.

Un plan de mobilité rural peut également être élaboré à l'initiative d'une AOM dans les territoires non soumis à l'obligation d'un plan de mobilité, afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

Enfin, cet article permet de mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les différents documents de planification locaux et régionaux.

Le chapitre III a pour objet de permettre aux personnes les plus fragiles de trouver des solutions de mobilité adaptées à leur situation personnelle. Pour cela, il décloisonne les politiques de mobilité et les politiques sociales au service notamment de l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle. Il instaure une coordination opérationnelle des acteurs et lève les freins existants au développement de la mobilité à caractère social. Il comporte également un ensemble de dispositions permettant d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

L'**article 6** constitue une avancée déterminante pour la mobilité des personnes les plus fragiles. Il permet aux autorités organisatrices de la mobilité qui le souhaitent d'organiser par elles-mêmes ou de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

L'**article 7** prévoit des dispositions en faveur de la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Il rend obligatoire, pour les services de transports collectifs, hors aérien, une politique tarifaire préférentielle pour les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs. Il prévoit par ailleurs l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de places de stationnement comportant des bornes de recharge électriques.

Le chapitre IV est composé de l'**article 8** lequel fixe les modalités d'application des dispositions du présent projet de loi en outre-mer.

Le **titre II** crée un nouveau cadre juridique pour réussir la révolution des nouvelles mobilités.

Il a pour ambition d'orienter l'innovation pour que les nouvelles solutions de mobilité profitent aussi, et avant tout, aux publics fragiles et aux territoires enclavés. Il aborde successivement la problématique de l'ouverture des données de mobilité et du développement des services d'information sur les déplacements, des véhicules autonomes, de l'expérimentation, de la régulation des nouvelles formes de mobilité et du développement de la mobilité partagée comme le covoiturage.

Le chapitre Ier prévoit un ensemble de mesures favorisant l'ouverture des données et facilitant le développement des nouveaux services et des nouvelles mobilités pour tous et sur tout le territoire.

L'**article 9** décline, en droit interne, la réglementation européenne sur l'ouverture des données de l'offre de mobilité tout en étant plus ambitieux que le socle européen. Il impose l'ouverture des données en temps réel et accélère le calendrier européen par la mise à disposition de données concernant une partie du réseau non intégré au réseau transeuropéen de transport global. Une compensation financière pourra être demandée à l'utilisateur des données lorsque le volume des données transmises excèdera un seuil qui sera défini par décret en Conseil d'Etat. Cet article confie aux régions et aux métropoles le rôle d'animation de la démarche d'ouverture des données et de transmission de ces données vers l'interface numérique unique (point d'accès national) qui recensera l'ensemble des données de mobilité.

L'**article 9** attribue, en outre, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanctions, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre de l'accès aux données.

L'**article 10** impose la production de certaines données d'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Cela concerne les données d'accessibilité de l'ensemble des services réguliers de transports publics (routier et ferroviaire). Ces données permettront, par ailleurs, le développement de services d'aide aux déplacements des personnes handicapées.

L'**article 11** prévoit que les autorités organisatrices régionales et Île-de-France Mobilités veillent à ce que les usagers disposent d'un service d'information sur l'ensemble des modes de déplacements réalisés sur leur territoire. Par ailleurs, cet article précise que tout service numérique multimodal de vente ou de réservation doit présenter les diverses solutions de déplacements de façon transparente aux usagers. Il offre la possibilité à toute personne, publique ou privée, de constituer un service multimodal de vente de services de transport ou de stationnement conventionnés ou organisés par la puissance publique, en rendant de droit l'accès aux services numériques de vente et de réservation de déplacements concernés. Les conditions financières seront contractuellement définies sur la base de critères objectifs et pertinents. Elles devront être raisonnables.

Le chapitre II vise à encourager les innovations en matière de mobilité.

Conformément à la Stratégie nationale pour le véhicule autonome présentée le 14 mai 2018, l'**article 12** habilite le Gouvernement à construire le cadre législatif permettant, dans le respect de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, d'ici 2020 à 2022, la circulation sur les voies publiques en France de voitures particulières, de véhicules de transport public, d'engins de livraisons et de véhicules de transport de marchandises dont les fonctions de conduite sont déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé.

L'**article 13** habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules « connectés » et des assistants de conduite aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours.

L'habilitation vise également à créer un cadre non discriminatoire d'accès à certaines données des véhicules pour le secteur privé permettant le développement de nouveaux services.

L'**article 14** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de vingt-quatre mois pour instaurer des dérogations de niveau législatif pour des expérimentations de solutions nouvelles de mobilité dans les territoires peu denses. Cette disposition législative s'inscrit dans la démarche France Expérimentation.

L'**article 15** ambitionne de créer les conditions permettant de développer massivement le covoiturage.

Il permet aux autorités organisatrices de la mobilité et aux régions d'apporter un soutien financier aux conducteurs et aux passagers qui pratiquent le covoiturage. Cette mesure est de nature à encourager le développement de cette pratique, en particulier dans les zones rurales et périurbaines peu ou pas pourvues de transport collectif.

Il ouvre la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. En outre, il permet aux maires de réserver l'usage de certaines voies de circulation à différentes catégories de véhicules, notamment aux véhicules propres ou aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

L'**article 16** permet de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées à la circulation de certaines catégories d'usagers et de véhicules (par exemple : voies réservées au covoiturage, aux véhicules à faible émission, aux bus, aux taxis).

L'**article 17** renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les modalités de calcul du partage de frais entre conducteur et passagers.

Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures permettant d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation entre des clients détenteurs de fret et des transporteurs de marchandises.

L'**article 18** donne aux autorités organisatrices la possibilité de réguler les nouveaux services de mobilité. Il s'agit d'accompagner le développement de nouveaux services (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service par exemple) et de nouveaux modèles économiques tout en anticipant les impacts sur les autres modes de transport, la fluidité des déplacements et la gestion des espaces publics. Les autorités organisatrices pourront ainsi établir des prescriptions minimales (conditions d'usage, gestion des épaves...) que les opérateurs des nouveaux services de mobilité devront respecter sous peine de sanction.

L'**article 19** soumet les conducteurs de tricycles non motorisés assurant, à titre onéreux, du transport de personnes aux obligations suivantes : aptitude à la conduite en circulation, honorabilité professionnelle, véhicules répondant à des conditions techniques et de confort et assurance du véhicule et de transport de personnes.

L'**article 20** permet l'établissement à titre facultatif, par les plateformes de mise en relation par voie électronique, d'une charte précisant les contours de leur responsabilité sociale, de manière à offrir des droits sociaux supplémentaires aux travailleurs indépendants qui ont recours à leurs services. Afin de sécuriser la relation entre les plateformes et ces travailleurs, le projet précise que l'existence de cette charte et le respect de certains engagements qu'elle contient ne peuvent constituer des indices de requalification de la relation contractuelle en salariat. Cet article permet également de renforcer le droit à la formation professionnelle des travailleurs des plateformes, en définissant, notamment, des règles d'alimentation du compte personnel de formation.

Le **titre III** prévoit des mesures ambitieuses pour réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique, conformément aux engagements internationaux pris par la France et pour répondre à l'urgence sanitaire liée à la pollution de l'air.

Ces mesures s'inscrivent dans la mise en œuvre du Plan Climat qui prévoit la fin de la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050. Elles doivent également permettre d'atteindre les objectifs intermédiaires suivants que l'Etat se fixe : que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017 et que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

Elles s'attachent à promouvoir un usage plus intense des modes actifs, à encourager les particuliers, les entreprises et les autorités publiques à acquérir des véhicules propres, à accompagner la fin de la vente des véhicules thermiques et à lutter contre la congestion en ville. Comme le souhaitent les consommateurs, elles renforcent le contrôle des acteurs du marché afin de prévenir les fraudes aux normes environnementales.

Le chapitre I^{er} crée les conditions pour déclencher un « réflexe mobilité active » chez nos concitoyens. Le vélo et la marche sont largement sous-utilisés et doivent être considérés comme de véritables solutions de transport. Le potentiel est immense : la moitié des déplacements des Français fait moins de 5 km. L'ambition du présent projet de loi est à la hauteur de ce potentiel. L'objectif est clair : il faut tripler le nombre des déplacements réalisés en vélo d'ici 2024.

L'**article 21** crée le cadre législatif permettant aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, rollers...). L'**article 22** introduit dans le code des transports un nouveau titre spécifique aux mobilités actives et à l'intermodalité, dans lequel il définit ce que sont ces mobilités.

Afin de lutter contre le vol, le recel et la vente illicite des vélos, cet article prévoit que les cycles vendus par un commerçant feront l'objet d'une identification.

Enfin, cet article permet d'accélérer le déploiement des places de stationnement pour les cycles dans les gares et pôles d'échanges multimodaux. Il impose à la SNCF et à la RATP la réalisation de stationnements vélos sécurisés avant le 1er janvier 2024. En l'absence de foncier suffisant, la SNCF et la RATP pourront solliciter le concours des autorités organisatrices concernées pour identifier un emplacement. Pour les autres pôles d'échanges multimodaux, les collectivités territoriales concernées et les autres propriétaires d'emprises dans l'enceinte du pôle seront invités se prononcer sur l'aménagement de stationnements pour les vélos sécurisés.

Le chapitre II instaure de nouvelles dispositions pour faciliter la recharge des véhicules électriques et favoriser le déploiement des véhicules propres.

L'**article 23** clarifie le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques en précisant que cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité mais une prestation de service.

Cet article permet en outre de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique au réseau d'électricité en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité de 40 % à 75 %.

Enfin, il impose des obligations de pré-équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides dans les parkings d'un bâtiment neuf ou rénové de manière importante, à compter de mars 2021. L'article prévoit également qu'une part minimale des places pré-équipées doit être accessible aux personnes à mobilité réduite. Il précise que les bâtiments non résidentiels ou mixtes comportant un parking de plus de vingt places de stationnement doivent avoir au moins un point de recharge au 1^{er} janvier 2025.

L'**article 24** étend le « droit à la prise » des occupants de bâtiments d'habitation, aux parkings extérieurs aux immeubles, et facilite son exercice.

L'**article 25** autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance toute disposition nécessaire pour mettre en place un dispositif de soutien des installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel. Dans les zones éloignées du réseau gazier, l'utilisation du biogaz peut en effet jouer un rôle important dans la transition énergétique des transports. Il permet également le raccordement de stations « gaz naturel pour véhicules » (GNV) aux réseaux de transport de gaz naturel. Ce raccordement permettra de réduire les coûts de compression du GNV et favorisera ainsi le développement de ce carburant alternatif au gazole.

Le chapitre III promeut la mobilité propre et la lutte contre la congestion.

L'**article 26** crée un « forfait mobilités durables » dans les secteurs privé et public. Les entreprises et administrations pourront rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais, sous forme forfaitaire, de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un mode permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage. Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 €, sera exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier de ce « forfait » ou d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs.

L'**article 27** prévoit que, dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE).

L'**article 28** révisé le dispositif régi par l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE) et dont la mise en place sera obligatoire pour les collectivités sur le territoire desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés, tout en prévoyant des simplifications procédurales. Cette disposition fait suite à l'accord construit entre l'Etat et 15 territoires de s'engager dans cette démarche.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces zones, l'article autorise à mettre en œuvre un dispositif de contrôle automatisé des zones à faibles émissions, en l'assortissant des garanties de nature à limiter les risques d'atteinte au respect du droit à la vie privée.

Le chapitre IV renforce le contrôle sur le marché des véhicules thermiques.

L'**article 29** permet un meilleur contrôle du respect des exigences environnementales par les acteurs du marché des véhicules à moteur. Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre une surveillance effective des marchés des véhicules à moteurs et des constituants qui leur sont destinées, des deux et trois-roues et quadricycles à moteurs et des véhicules agricoles et forestiers, conformément aux exigences européennes. Cet article habilite également le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre la surveillance des émissions polluantes des engins mobiles non routiers, conformément également aux exigences européennes.

Enfin, il permet le contrôle de l'absence de désactivation des systèmes de dépollution lors des contrôles techniques et l'habilitation des contrôleurs de transports terrestres à sanctionner les infractions visant à supprimer ou dégrader les dispositifs anti-pollution.

Le **titre IV**, qui comporte un unique **article 30**, établit la programmation des investissements de l'Etat dans les transports. Il fixe la stratégie d'investissement de l'Etat dans les systèmes de transports pour les dix prochaines années. Il en détermine les objectifs et précise les programmes prioritaires d'investissement qui seront mis en œuvre. Un rapport déclinant cette stratégie et définissant les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France pour sa mise en œuvre est annexé à la loi.

Le **titre V** comporte un ensemble de mesures de simplification.

Le chapitre I^{er} comporte les dispositions relatives au renforcement de la sécurité des mobilités.

L'**article 31** intègre plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route et ainsi sauver davantage de vies ; la plupart de ces mesures mettent en œuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. Il vise à prévenir les agressions physiques et verbales et à renforcer la protection des inspecteurs et des examinateurs chargés de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire. Il prévoit de lutter plus efficacement contre les conduites à risques liés à des comportements addictifs (alcool, stupéfiant, téléphone...) en permettant la rétention et la suspension du permis de conduire en cas d'infraction pour usage du téléphone tenu en main et en renforçant les dispositions en matière d'immobilisation et de mise en fourrière de véhicules. Afin de lutter efficacement contre l'alcool au volant, il développe l'éthylotest anti-démarrage en cas de récidive de conduite sous l'influence de l'alcool. Enfin, il autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures de simplification relatives aux procédures de mise en fourrière des véhicules.

L'**article 32** permet de renforcer la sûreté dans les réseaux de transport en étendant le recours aux équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs dans les transports ferroviaires et guidés. Cette extension s'appuie sur les résultats positifs des expérimentations conduites à la SNCF et à la RATP.

L'**article 33** adapte le périmètre d'intervention du service interne de sécurité de la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des services de transport public de voyageurs en Ile-de France.

L'**article 34** habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures transposant la réglementation européenne relative aux installations à câbles. Il simplifie la procédure d'autorisation et de contrôle des remontées mécaniques situées à la fois en zone de montagne et en zone urbaine.

Le chapitre II comprend des mesures qui renforcent la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial français.

L'**article 35** sécurise le cadre juridique des conventions de terminal des grands ports maritimes issu de la loi de réforme portuaire de 2008 et clarifie la typologie des contrats applicables aux terminaux portuaires. A cette fin, il prévoit que les grands ports maritimes peuvent, dans le cadre de leurs missions, conclure des conventions d'occupation du domaine public, ou, lorsque le contrat répond à un besoin spécifique du port, conclure des contrats de concession, à l'exclusion des dispositions relatives aux tarifs et à la publication des données essentielles. L'article prévoit également, pour les conventions domaniales, des dispositions sur le sort des biens en fin de contrat et sur les modalités de calcul des redevances. Ces deux dispositions dérogatoires ont en effet vocation à permettre à l'autorité domaniale de renforcer l'attractivité du port concerné et de s'assurer de la prise en compte de considérations d'intérêt général, sans interférer avec la gestion des installations par l'exploitant.

L'**article 36** ratifie l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe. En outre, il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance afin de transformer cet établissement public national en établissement public local. Il s'agit notamment de modifier la gouvernance, de transférer le pilotage financier et opérationnel ainsi que la maîtrise des risques du projet aux collectivités territoriales.

Les activités professionnelles en mer sont confrontées à des défis de compétitivité, d'innovation technologique, environnementaux ou sociaux. La réglementation doit s'adapter à ces nouveaux enjeux. C'est pourquoi l'**article 37** habilite le Gouvernement à créer un régime juridique dans certains domaines clés comme celui des drones et navires autonomes, à adapter le droit en ce qui concerne les établissements flottants, à transposer des mesures du droit européen et international, pour répondre à nos obligations en matière environnementale ou sociale, à simplifier davantage les titres de navigation, à renouveler la conception de la sécurité des navires par la création d'un régime de contrôles pour certains navires, à simplifier le cadre d'activité des jeunes à bord des navires tout en l'encadrant et à faciliter l'exercice des nouvelles activités maritimes en sécurisant le statut des professionnels des activités côtières. Par ailleurs, cet article habilite le Gouvernement à moderniser les règles relatives au bateau, à la navigation intérieure et au transport fluvial. Enfin, il permet de prendre les mesures pour que Voies navigables de France exerce sa mission de valorisation domaniale et puisse se voir confier certains ouvrages hydroélectriques.

Le chapitre III comporte des dispositions de simplification relatives aux réseaux d'infrastructures.

L'**article 38** sécurise la possibilité offerte à la RATP d'exploiter des services de transport collectif dans la région Ile-de-France via une filiale quand un appel d'offres prévoit la constitution d'une société dédiée.

Les conséquences de l'ouverture à la concurrence au 1er janvier 2025 du réseau francilien de surface et de la fin du monopole historique de la RATP impliquent de faire évoluer le cadre social actuel. L'objectif est d'assurer les conditions d'une concurrence équitable entre les opérateurs et de définir les garanties des salariés transférés, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et la continuité du service actuellement assuré par l'entreprise historique. C'est l'objet de l'**article 39** qui consolide les bases du régime du temps de travail et de repos applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Pour tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation constatées dans certaines communes d'Île-de-France, il prévoit également la définition d'un cadre social territorialisé applicable aux conducteurs. Il pose enfin les bases de l'organisation par la loi du transfert des contrats de travail et des garanties associées pour les salariés dans le cas d'un changement d'opérateur.

L'**article 40** met en place les outils pour le développement du péage à flux libre sur le réseau autoroutier concédé présent et à venir. La suppression des barrières de péage va permettre de minimiser les contraintes environnementales et de fluidifier les trafics, ce qui conduira à un amoindrissement de la « trace carbone » et générera un gain de temps pour les usagers. Cet article permet à des agents assermentés des exploitants d'autoroutes d'exercer leur mission de contrôle sur l'ensemble du réseau géré par ces exploitants ; il renforce les sanctions appliquées aux conducteurs qui éludent de manière récurrente le paiement des péages et il introduit de nouvelles souplesses pour traiter notamment le cas de la fraude involontaire.

Enfin, le chapitre IV introduit des mesures diverses.

L'**article 41** procède à la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et des bureaux centraux de la main d'œuvre (CAINAGOD) et prévoit le transfert des compétences qu'ils exerçaient. En effet, la forte diminution du nombre d'ouvrier dockers intermittents résultant de la réforme de 1992 nécessite une optimisation de la gestion du régime de l'intermittence. Le dispositif mis en place permettra de garantir le paiement des indemnités de garantie et de compensation aux ouvriers dockers par les caisses de compensation des congés payés des ports. En outre, un organisme national, défini par voie conventionnelle ou, à défaut, par voie réglementaire, sera chargé de la tenue du registre des ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle et des ouvriers dockers intermittents ainsi que du recensement, par port, des ouvriers dockers professionnels et occasionnels. Par ailleurs, les fonds restant après dissolution de la CAINAGOD seront versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes et dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités de garantie et de compensation. L'Union des caisses de congés payés des ports pourrait ainsi être agréée, en cohérence avec la volonté des partenaires sociaux de la branche. La CAINAGOD sera dissoute à une date fixée par décret et au plus tard six mois après publication de la présente loi.

L'**article 42** inscrit dans la loi certains points issus du protocole d'accord du 4 octobre 2017 signé par les partenaires sociaux de la branche du transport routier. Il prévoit que certains thèmes de négociation (frais de déplacements, primes, indemnités, compensations horaires) seront prioritairement régis par accords de branche.

Les dispositions aujourd'hui en vigueur en matière de servitudes ferroviaires s'avèrent incomplètes, renvoient à des dispositions législatives abrogées, ou, du fait de leur ancienneté, sont inadaptées aux problématiques actuelles. L'**article 43** habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de nature législative permettant de compléter et moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire.

L'**article 44** a pour objet de supprimer l'obligation pour les drones d'emport d'un dispositif de signalement sonore, qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de sa trajectoire, qui s'applique au-dessus d'une certaine masse.

La mise en œuvre de ces objectifs repose sur les dispositions du présent projet de loi. Elle passe aussi par une politique d'investissement adaptée et ambitieuse. Le projet inclut donc des dispositions de programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

Cette programmation traduit les objectifs de la présente loi en programmes d'investissements identifiés et financés, afin de mettre en cohérence la stratégie d'investissement de l'État avec ses objectifs politiques. Cette stratégie d'investissement vise à améliorer la mobilité des personnes et à optimiser les déplacements des marchandises en France métropolitaine, dans les territoires d'outre-mer ainsi que vers le reste de l'Europe et du monde.

A l'heure du digital, elle marque une inflexion vers un modèle moins consommateur en ressources, et qui pour cela cherche moins à construire de nouvelles infrastructures qu'à exploiter plus efficacement l'existant. Elle s'appuie sur une coopération avec l'ensemble des collectivités locales. Elle vise à renforcer les liens de la France avec l'Europe et le monde. Elle est un pilier de la mise en place d'une société d'émancipation en luttant contre toutes les assignations à résidence à travers la possibilité offerte à chacun d'accéder aux emplois, aux services publics, aux activités économiques et aux loisirs, dans la diversité de son besoin ou de son handicap et sur l'ensemble du territoire. Elle contribue à la transition écologique en orientant les déplacements vers des modes moins consommateurs de ressources et en limitant l'accroissement des besoins de transports. Elle est nécessaire pour renforcer la cohésion nationale. Elle est indispensable au monde économique pour pérenniser la présence des entreprises dans les territoires, faciliter l'organisation de la circulation des marchandises et accéder à des marchés nouveaux. Elle vise à accompagner l'ensemble de ses territoires métropolitains et ultra-marins dans leur développement durable, en tenant compte de l'évolution des besoins et des nouvelles solutions disponibles.

Cette stratégie et les 5 programmes d'investissements prioritaires sont décrits dans le rapport annexé à la présente loi.

Tout en tenant compte de ces 5 priorités, l'Etat ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'Etat s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Parmi les 3 scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario central, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des 10 prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des 5 priorités énoncées précédemment. C'est donc sur les bases de ce scénario central que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

Les enveloppes les plus importantes iront tout d'abord aux grands projets ferroviaires, et notamment aux lignes nouvelles.

Concernant le Grand Projet du Sud-Ouest, ce projet doit être réalisé avec le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'Occitanie depuis la Nouvelle Aquitaine ou l'Ile-de-France et d'accroître l'utilisation du transport ferroviaire dans les déplacements autour des métropoles de Bordeaux et Toulouse en augmentant les capacités disponibles pour les transports du quotidien. Les travaux seront lancés dans la période 2018 – 2022 pour améliorer la capacité et la robustesse des circulations dans les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ces travaux procureront des gains en termes de capacité, robustesse et de régularité des circulations autour de ces deux métropoles et seront mis en service dans la période 2023 – 2027. Parallèlement, seront lancées en début de la période 2023 – 2027 les études pour la réalisation complète de l'itinéraire entre Bordeaux et Toulouse, qui pourra être phasée afin de prioriser les accès Sud de Bordeaux, les accès Nord de Toulouse et la section de ligne Toulouse – Agen. Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Bordeaux – Toulouse.

Concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), celle-ci vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. La déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'ensemble du projet a été renouvelée en 2018. Les études se poursuivront en vue de l'engagement en premier lieu des travaux de la section Montpellier-Béziers à horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans. Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Montpellier – Perpignan.

Concernant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), celle-ci a pour objectif d'améliorer les dessertes entre Paris, la Vallée de la Seine et les grandes villes normandes en termes de régularité, de fréquence et de rapidité. Il se compose de plusieurs sections : Paris – Mantes, Mantes – Evreux, Y de l'Eure, Rouen – Barentin (et gare nouvelle de Rouen), Barentin – Yvetot. La réalisation de ces sections sera phasée, en commençant par les sections les plus proches de Paris, indispensables pour faire face à l'accroissement des déplacements tant franciliens que normands. Les travaux en arrière gare de Paris Saint-Lazare seront engagés dans la période 2018 – 2022 afin de décroiser les flux et de renforcer prioritairement la régularité des trains normands et franciliens. Dans cette même période, les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la section Paris – Mantes ainsi que les études pour optimiser le dimensionnement de la future gare nouvelle de Rouen, préciser le tracé et définir les mesures de protection foncières sur la section Rouen – Barentin seront engagées. L'enquête publique de la section Paris – Mantes sera lancée au début de la période 2023 – 2027 dans la perspective d'un lancement des travaux de réalisation d'ici la fin de cette période. Parallèlement, les études se poursuivront pour préciser les autres composantes du projet (Mantes – Evreux, Y de l'Eure, Barentin – Yvetot), notamment pour arrêter les tracés dans les secteurs les plus sensibles.

Concernant la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, celle-ci doit permettre de constituer un système ferroviaire performant reliant les trois principales métropoles Marseille, Toulon et Nice. Il vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en améliorant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Les travaux de la 1ère phase du projet (aménagement du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille, première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice, aménagement de la gare de la Pauline à l'est de Toulon) seront engagés dans la période 2018 – 2022. En parallèle, les études seront menées sur la 2ème phase du projet (gare souterraine de Marseille, 4e voie partielle dans la vallée de l'Huveaune, aménagement de la ligne classique Cannes – Nice, doublement de la bifurcation de Grasse) en vue d'un lancement de l'enquête d'utilité publique dans la période 2018 – 2022. Les études seront enfin poursuivies afin de préciser les tracés et les emplacements des gares nouvelles des phases ultérieures du projet.

Concernant la ligne nouvelle Roissy- Picardie, ce projet donne un accès ferroviaire direct entre la Picardie et l'aéroport de Roissy et, au-delà, le réseau des lignes à grande vitesse vers l'Est et le Sud de la France. Il répond aux besoins croissants de déplacements quotidiens vers le bassin d'emploi du Roissy, pour lesquels aucune alternative à la voiture individuelle n'existe aujourd'hui. Les études sur ce nouveau barreau "Roissy-Picardie", destiné aux usagers du quotidien, vont se poursuivre dans l'objectif de présenter le projet à l'enquête publique d'ici 2020 puis d'engager des premiers travaux dans la période 2018 – 2022.

Concernant la ligne Massy – Valenton, le projet consiste en la création d'une voie supplémentaire entre Massy et Valenton pour augmenter la capacité de ligne, augmenter sa robustesse et faciliter les liaisons TGV province-province depuis et vers l'ouest de la France, ainsi que les circulations RER et fret. La section Est de ce projet sera réalisée et mise en service dans la période 2018 – 2022 et les travaux de la section Ouest seront lancés afin de la mettre en service dans la période 2023 – 2027.

Concernant la ligne nouvelle entre Rennes et Redon, celle-ci doit permettre à la fois de renforcer les transports du quotidien avec une liaison performante proche d'une heure entre les deux métropoles régionales Rennes et Nantes et d'améliorer l'accessibilité du Finistère avec la région parisienne en rapprochant Quimper de Paris de l'objectif des trois heures. Sur la base du projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest, l'Etat s'engage ainsi à étudier en priorité la liaison entre Rennes et Redon. Les études préliminaires seront engagées dans la période 2018 – 2022.

Concernant la section transfrontalière Lyon-Turin, celle-ci vise notamment à développer le fret ferroviaire entre la France et l'Italie par une liaison performante offrant une alternative crédible aux tunnels routiers et ainsi à réduire les impacts environnementaux sur les territoires traversés, tout en contribuant à la desserte des grandes agglomérations du sillon alpin. Elle doit permettre de relancer et de sécuriser les échanges commerciaux entre la France et l'Italie, de développer le corridor est – ouest du réseau transeuropéen de transport dont elle constitue le maillon central, et ainsi de rééquilibrer les flux de marchandise en Europe. La France entend se placer dans le cadre des traités internationaux concernant la réalisation de la section transfrontalière. Les échanges sont en cours avec l'Italie pour préciser les modalités de cette réalisation, dans le cadre de la société de projet binationale qui bénéficiera de ressources dédiées pour ce qui concerne la participation française au financement de la section transfrontalière.

En complément de ces opérations qui consistent en la construction d'infrastructures nouvelles, 4 opérations majeures de modernisation sur des itinéraires existants seront menées.

Par l'ampleur des investissements concernés (qui portent tant sur l'infrastructure que sur les matériels roulants), par l'importance des gains de capacité, de temps de parcours ou de fiabilités apportés, ces programmes de modernisation auront un impact sur l'offre de transport équivalent à des infrastructures nouvelles. A ce titre, ils doivent être inscrits dans la programmation pluriannuelle des investissements dans les transports.

La modernisation de la ligne existante Dijon – Modane sera conduite pour lui permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les trafics de fret sur l'itinéraire international Lyon – Turin lors de la mise en service du tunnel de base et de faire face à l'accroissement des transports ferroviaires du quotidien. Il s'agit de réaliser des investissements à court terme sur la ligne classique et porter sa capacité à hauteur de 10 millions de tonnes de fret par an à l'ouverture du tunnel transfrontalier (2030), puis 15 millions de tonnes ensuite. Concernant les sections nouvelles entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel, les réflexions seront poursuivies pour déterminer les phasages pertinents afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics.

La modernisation de l'axe Le Mans – Angers – Nantes sera menée en complément des aménagements de fiabilité et de capacité qui seront réalisés à court terme. Le déploiement du système de signalisation ERTMS sur la ligne Le Mans – Angers – Nantes permettra de renforcer sa capacité et la régularité des circulations, et donc d'améliorer l'offre pour les liaisons nationales et régionales. Les études pour cette mise en œuvre seront lancées dans le quinquennat 2018 – 2022 afin d'en démarrer le déploiement dans la période 2023 – 2027.

L'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues, dans le cadre du schéma directeur de la ligne Paris – Limoges – Toulouse. Cette modernisation portera sur l'infrastructure, avec plus d'un milliard d'euros de travaux de régénération programmés ainsi que des travaux de modernisation qui permettront progressivement de réduire de 30 mn le temps de trajet entre Paris, Limoges et le Sud de la ligne, ramenant notamment le temps de trajet entre Limoges et Paris à 2h50. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande par l'État dans ce quinquennat de 16 nouvelles rames afin de remplacer progressivement la totalité du matériel roulant de la ligne. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées, d'une fiabilité optimale et d'un confort renforcés.

Enfin, la ligne Paris – Clermont-Ferrand bénéficiera au cours des prochaines d'un programme de modernisation pour améliorer la qualité de service de ses usagers. Cette modernisation se fera dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris – Clermont-Ferrand qui prévoit une refonte de la grille de desserte, le renouvellement complet du matériel roulant (acquisition de 12 rames neuves dans le cadre d'un appel d'offre organisé par l'État), un programme de régénération de l'infrastructure de 760 M€ ainsi qu'un programme de modernisation afin d'améliorer la fiabilité et les temps de parcours. Par ailleurs, l'observatoire de la saturation de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon permettra d'éclairer dans quelle mesure le déploiement de la signalisation ERTMS permet d'éloigner cette perspective de saturation ainsi que l'échéance à laquelle la construction d'un itinéraire ferroviaire Paris – Orléans – Clermont-Ferrand - Lyon alternatif pourrait être nécessaire. Les dispositions seront prises pour réaliser les réservations foncières qui seraient nécessaires, notamment pour les entrées en Ile-de-France et dans la métropole lyonnaise.

Au-delà des grands projets ferroviaires, plusieurs grands projets routiers seront menés.

Quatre projets avec mise à péage qui ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, seront engagés d'ici 5 ans : le contournement Est de Rouen (création d'une autoroute en tracé neuf entre les autoroutes A28 et A13 contournant l'agglomération rouennaise), l'A154 entre Allaines et Nonancourt (mise à 2x2 voies des RN154 et 12), la liaison Toulouse-Castres (création d'une liaison autoroutière entre Verfeuil et Castres) et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier (achèvement de la mise à 2x2 voies dans le cadre d'une concession autoroutière).

Au-delà de ces sections nouvelles réalisées en concession, plusieurs autres liaisons sont à l'étude en vue d'un démarrage en vue d'un démarrage à moyen terme des travaux.

La liaison autoroutière A31bis dans le sillon lorrain sera tout d'abord renforcée. Le renforcement de cette liaison est rendue nécessaire par l'accroissement des trafics, en particulier les déplacements pendulaires transfrontaliers, et par les nuisances engendrées. Le choix sera fait de privilégier autant que possible des aménagements sur place pour limiter l'impact environnemental ; pour autant la construction de sections nouvelles sera nécessaire sur certaines sections. Le choix des variantes préférentielles, notamment pour les solutions en tracé neuf, aura lieu à l'issue de la concertation lancée fin 2018. Seront menées en priorités les études et procédures relatives aux aménagements prévus sur le secteur Nord, comprenant notamment la réalisation d'un contournement au droit de Thionville et l'élargissement de l'A31 au Nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Le recours à une concession est envisagé pour réaliser cette opération. L'ensemble des études seront réalisées dans la période 2018 – 2022, afin de réaliser les travaux dans la période 2023 – 2027. Pour le secteur Sud entre Toul et le nord de Nancy, le principe de l'aménagement à réaliser, aménagement à 2x2 voies entre Toul et Dieulouard ou aménagement sur place dans Nancy, reste à déterminer et sera notamment discuté lors de la concertation à venir. La section entre Nancy et Metz sera quant à elle aménagée progressivement sur crédits publics. Les études seront menées dans l'objectif de démarrer les travaux dans la période 2023 – 2027.

La liaison Fos – Salon sera également renforcée. Ce renforcement est rendu nécessairement tant par la croissance des déplacements du quotidien que par la nécessité de faciliter l'accès au Grand port maritime de Marseille. La réalisation d'une phase complémentaire d'études sur un parti d'aménagement non autoroutier moins impactant sur le plan environnemental et moins coûteux est nécessaire avant de saisir la Commission nationale du débat public. A l'issue du débat public, les études en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique seront engagées et menées dans la période 2018 – 2022.

Le projet de contournement sud d'Arles avancera vers sa réalisation. En vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le dossier technique sera repris pour intégrer les derniers éléments techniques, tenant compte notamment des enjeux environnementaux liés à la traversée du Rhône et à la proximité de la Camargue. Sur cette base, une nouvelle démarche de participation du public sera réalisée dans la période 2018 – 2022.

La Route Centre Europe Atlantique sera modernisée. Les travaux de la première phase du programme global d'aménagement de la RCEA dans sa section non concédée en Saône-et-Loire s'achèvent. Une nouvelle phase devrait démarrer en travaux fin 2019 afin d'aboutir au début de la période 2023 – 2027 à une mise à 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire permettant de sécuriser ces deux itinéraires accueillant un important trafic poids lourds.

Enfin, l'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne est une priorité. Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A45, une concertation sera menée afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaire et routière existantes, ainsi que les améliorations permises par le développement de l'intermodalité, du covoiturage et des mobilités douces. L'enveloppe initialement prévue pour le financement par l'État de la nouvelle autoroute est réservée pour financer ces projets alternatifs.

Troisième mode de transport terrestre, le réseau de transport fluvial bénéficiera enfin d'un effort d'investissement de l'État en forte augmentation.

Le canal Seine-Nord Europe permettra d'assurer la connexion du bassin de la Seine au réseau des voies navigables du Nord de l'Europe pour les convois fluviaux à grand gabarit. La société du canal Seine-Nord-Europe, créée sous la forme d'un établissement public de l'Etat en mai 2017, sera transformée en établissement public local, en accord avec les collectivités territoriales concernées. Les travaux principaux devraient ainsi démarrer dans la période 2018 – 2022, en vue d'une mise en service progressive et devant s'achever d'ici la fin de la période 2023 – 2027.

L'aménagement de la Lys participe, avec la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, à la constitution du futur réseau fluvial à grand gabarit Seine-Escaut. Ce projet se situe à la fois en France, en Wallonie et en Flandre. Les travaux seront engagés dès 2020.

La mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO) constitue le débouché Sud du projet de canal Seine-Nord Europe et est indispensable à son plein effet. Ainsi, l'Etat accompagnera la réalisation des travaux dans un calendrier cohérent avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit permettre d'augmenter le gabarit de la Seine amont et d'étendre l'hinterland des ports du Havre et de Rouen jusqu'à la région Grand Est. Sa réalisation pourra être engagée à l'horizon de 10 ans.