

LE COURRIER DES MAIRES et des élus locaux



La loi d'orientation des mobilités

DE 1 À 11 **Objectifs nationaux**

Rénovation des routes, des ponts, financement, transports publics... **p. 3**

DE 12 À 24 **Mobilités douces**

Mobilités actives, plan vélo, plan de mobilités, information du public... **p. 6**

DE 25 À 34 **Multimodalité et écologie**

Billettiq ue, lutte contre la pollution, biogaz... **p. 9**

DE 35 À 42 **Sécurité**

Péages, pouvoir de la police de la collectivité, contrôles routiers... **p. 12**

DE 43 À 50 **Projets d'intérêt national**

Grands ports, transfert des marchandises... **p. 14**



Principal actionnaire: Info Services Holding. **Société éditrice:** Groupe Moniteur SAS au capital de 333 900 euros. **Siège social:** Antony Parc 2 - 10, place du Général de Gaulle - La Croix de Bery - BP 20156 - 92186 Antony Cedex. **RCS:** Paris 403 080 823. **Numéro de commission paritaire:** 1008 T 83807. **ISSN:** 0769-3508. **Président-directeur de la publication:** Julien Elmaleh. **Impression:** Imprimerie de Champagne, ZI Les Franchises, 52200 Langres. **Dépôt légal:** à parution.

Les références

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019

d'orientation des mobilités, dite loi « LOM »

Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018

pour un nouveau pacte ferroviaire

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015

relative à la transition énergétique pour la croissance verte (loi « TECV »)

Loi n° 2015-991 du 7 août 2015

portant nouvelle organisation territoriale de la République (Loi « Notre »)

Ordonnance n° 2016-489

du 21 avril 2016

relative à la Société du canal Seine-Nord Europe

Code de l'environnement

Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P)

Code général des collectivités territoriales (CGCT)

Code des transports

Code de la route

Code du travail

Lexique

AOM

Autorité organisatrice de la mobilité.

ART

Autorité de régulation des transports, autorité administrative indépendante destinée initialement à veiller au bon fonctionnement du marché ferroviaire.

Contrat opérationnel de mobilité

Contrat pluriannuel conclu entre les AOM et les différentes collectivités publiques en charge de la politique de mobilité, qui définit les modalités de leur action commune pour créer des conditions favorables au développement des moyens de transport à l'échelle territoriale.

CDOP

Convention d'occupation du domaine public, acte par lequel une personne publique autorise une personne à occuper à titre temporaire une partie de son domaine public, moyennant, en principe, le paiement d'une redevance.

Grand Paris Express

Projet d'agrandissement des lignes de la couronne parisienne, prévoyant la couverture de 200 km de ligne et de 68 stations entre 2020 et 2030.

PDME

Le plan de mobilité employeur, anciennement dénommé plan de déplacements d'entreprise puis plan de mobilité, est un ensemble d'outils à disposition de l'employeur destiné à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Plan vélo

Plan mis en œuvre par le gouvernement en septembre 2018, et inséré dans la LOM, prévoyant la part modale du vélo à hauteur de 9 % en 2024.

Société du Canal Seine-Nord Europe

Établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) placé sous la responsabilité de la région Hauts-de-France et de ses départements, chargé de la liaison des bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen établi entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.

Système de billettique

Désigne l'ensemble des outils informatiques et électroniques automatisés de gestion des titres de transport.

VNF

Voies navigables de France, établissement public à caractère administratif (EPA) sous tutelle de l'État chargé de la gestion du réseau des voies navigables de France.

Zone à faibles émissions

Une zone à faibles émissions (ZFEM) mobilité est un outil réglementaire à l'échelle territoriale pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier.

La loi d'orientation des mobilités

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi « LOM », constitue le second volet de la réforme de la politique de transports mise en œuvre par les Assises de la mobilité en 2017 et initiée par la loi du

27 juin 2018 révisant le service public ferroviaire. Son objectif : favoriser le déploiement de nouvelles solutions de déplacement qui répondent aux besoins des citoyens grâce à l'investissement dans des moyens de transports plus écologiques, l'incitation à l'utilisation

de mobilités durables et le renforcement de la desserte des territoires les plus isolés.

Par **Jehan Béjot**, avocat associé, **Jean-Loup Mirabel**, avocat pôle droit public de l'économie, contrats, régulation au cabinet Claisse et associés

1

Quels sont les objectifs de la LOM ?

La LOM fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour une période de 18 ans comprise entre 2019 et 2037 (art. 1 LOM). Elle vise quatre objectifs :

- la réduction de la fracture territoriale en intensifiant la cohésion entre la métropole et les territoires d'Outre-mer, la liaison des territoires ruraux aux pôles urbains et, au sein des agglomérations, celle des quartiers prioritaires aux centres-villes ;
- le renforcement des offres de déplacements du quotidien en améliorant la qualité et la sécurité des réseaux pour remédier à la saturation des villes et de leurs accès ;
- l'accélération de la transition énergétique en favorisant les modes de transport les moins polluants ;
- l'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises pour accroître la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal tout en diminuant leur impact environnemental.

2

Par quels moyens le désenclavement routier des territoires isolés est-il envisagé ?

Pour améliorer la desserte des territoires ruraux et isolés, l'Etat prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan Etat-région, pour un montant total d'un milliard d'euros sur dix ans. Ces contrats visent à améliorer la qualité de vie dans les territoires concernés, en finançant des opérations de déviations courtes, l'aménagement de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des carrefours, sur des ouvrages dont la mise en œuvre peut être rapide et efficace. Sont principalement visées par ce projet les routes nationales non concédées traversant tout un département. Le programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires incluant les réseaux ferroviaire (lignes de desserte fine des territoires) et aérien (lignes d'aménagement du territoire).

3

Par quels moyens financiers les collectivités seront accompagnées dans la modernisation des ponts ?

L'entretien des réseaux de ponts existants est la première des priorités de la LOM, car elle porte sur leur sécurisation et la performance de leurs infrastructures dans la durée. Depuis 2010, l'Etat a consacré en moyenne 670 millions d'euros par an aux dépenses d'entretien et de modernisation de ce réseau. Pour remédier à cette insuffisance, il entend accentuer son effort en matière de ponts : mutualisation des informations, anticipation des enjeux de maintenance.

Il est ainsi prévu que l'Etat accompagne les collectivités territoriales en la matière, d'une part dans l'inventaire de ces ouvrages et d'autre part en consolidant les dispositifs existants en matière d'ingénierie. Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront augmentés sur la décennie pour atteindre 850 millions d'euros par an d'ici à 2022.

4

Comment financer les infrastructures de transport dont le coût dépasse un milliard d'euros ?

L'article 4 de la LOM autorise le gouvernement à créer, par ordonnance, des établissements publics locaux ayant pour mission le financement, voire la conception et l'exploitation, sur le périmètre de leur ressort, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre et dont les coûts de réalisation excèdent un milliard d'euros HT.

Les projets d'infrastructures doivent préalablement faire l'objet d'une décision administrative conformément aux règles du droit de l'urbanisme (déclaration d'utilité publique, déclaration de projet ou décision d'engager l'enquête publique puis contre-expertise à l'évaluation socio-économique), ainsi que d'un plan de financement approuvé par l'Etat et les collectivités qui financent le projet.

5

Quelle est l'évolution de la gestion des services de transports de la région Ile-de-France ?

Compte tenu de la spécificité du territoire francilien et de l'ouverture à la concurrence du marché des transports publics, la LOM dédie un cadre légal à l'établissement public Ile-de-France Mobilités « IDFM » (L. 1241-1-I du code des transports), qui a succédé au STIF en 2017. IDFM est l'**AOM** territorialement compétente pour organiser des services réguliers et à la demande de transport public de personnes et de transport scolaire. Elle est également chargée de la maintenance et du renouvellement des équipements des gares et des sites de maintenance du **Grand Paris Express**. IDFM doit mettre en place, à partir de 2020, une application mobile compilant l'ensemble des moyens de transports publics et privés, et avait annoncé au 1^{er} semestre 2019 prévoir un budget de 40 millions d'euros.


6

Comment évolue la mise en concurrence des transports de bus de la RATP ?

La LOM ouvre à la concurrence les lignes de bus en Île-de-France à l'horizon 2025. A ce jour, toute nouvelle exploitation de lignes de tramway et de métro desservant cette région est déjà soumise à appels d'offres. Au regard de la complexité de ce projet, il est prévu la mise en place, par décret(s), de dispositions qui encadreraient les évolutions susceptibles d'affecter le personnel : durée du travail et de repos des salariés, prise en compte des dispositions particulières au regard « des contraintes spécifiques d'exploitation » sur les départements de la petite couronne et Paris, extension de la convention collective des transports urbains aux salariés des activités d'autobus de la RATP, dispositions relatives au transfert du personnel (telles que les règles de licenciement en cas de refus de poursuivre la mission avec le nouveau titulaire) (L. 3316-1 et s. du code des transports).

7

Quelles sont les nouvelles compétences de la RATP ?

La RATP conserve l'intégralité de son rôle en tant que gestionnaire d'infrastructures du réseau de transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et gèrera les futures infrastructures du Grand Paris Express. La RATP peut désormais, notamment à travers ses filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter de nouvelles lignes, fournir d'autres services de transport et exercer toute activité qui se rattache à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence (L. 2142-2 du code des transports). Au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris confiée à la RATP, cette dernière, ainsi qu'IDFM et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l'**Autorité de régulation des transports (ART)**  s'ils s'estiment victimes d'un traitement inéquitable ou de tout autre préjudice résultant des modalités d'exécution de cette activité (L. 1263-3-1 code des transports).

9

Quel cadre pour le covoiturage ?

Le covoiturage est encouragé par de nouveaux mécanismes incitatifs auprès des collectivités : accès aux services de mise en relation des voyageurs pour leur permettre d'effectuer des recherches sur un déplacement en covoiturage (art. 25 LOM), compétence pour établir des schémas de développement des aires de covoiturage, proposition aux usagers de solutions de mise en relation en cas d'insuffisance de l'initiative privée (art. 35), versement d'allocations aux conducteurs et passagers (art. 35), création de voies réservées au covoiturage (art. 39). Dans le milieu professionnel, le covoiturage est incité par la création d'un forfait « mobilités durables » (lire ci-contre) destiné à compenser les frais de transport des salariés utilisant ce moyen de transport. Dans le secteur public et notamment au sein des collectivités, les modalités de ces dispositions feront l'objet d'un décret (art. 82). Enfin, un décret précisera les modalités du « partage de frais » dans le covoiturage, telles qu'énoncées à l'article L. 3132-1 du code des transports (art. 40).

8

Comment évolue la gestion des services de transport du Grand Lyon ?

Il est prévu que le Sytral, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, soit remplacé par voie d'ordonnance par un établissement public local au cours de l'année 2020.

Cet établissement associera la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, plusieurs communautés d'agglomération et plusieurs communautés de communes (voir l'article 14 de la LOM) Il aura pour mission d'organiser les services réguliers et à la demande de transport public de personnes, les services de transport scolaire et d'assurer la gestion de la liaison express entre la ville de Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry.

En attendant la création et l'élaboration du plan de mobilité, les plans de déplacements urbains émis par le Sytral sont applicables.

S'agissant de l'organisation de l'établissement public, la métropole de Lyon détiendra la majorité des sièges au sein de l'organe délibérant, et le président de la métropole ou un élu de l'organe délibérant le présidera.

10

En quoi consiste le forfait « mobilités durables » ?

Le forfait « mobilités durables » succède à « l'indemnité kilométrique vélo ». Il permet à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais de transport engagés par ses salariés sur le trajet domicile-travail lorsqu'ils utilisent un vélo, le covoiturage ou les transports publics, hors frais d'abonnement (art. L. 3261-3-1 du code du travail). Dans le secteur privé, son montant, ses modalités et critères d'attribution sont déterminés par accord collectif, ou à défaut, par l'employeur après avis du comité social et économique (art. L. 3261-4). Ce forfait est affranchi d'impôts et de cotisations sociales et son plafond est relevé de 200 à 400 euros par an. Ces modalités sont susceptibles d'intéresser le personnel de certains établissements publics locaux (SEM, SEMOP, SPL), dont le personnel relève du droit du travail. Dans le secteur public, un décret doit fixer les conditions d'application de ce forfait.

À NOTER

Dans les entreprises de plus de 50 salariés, il est inclus parmi les sujets devant faire l'objet d'une négociation (L. 2242-17.8° code du travail).

11

Comment est mis en place le plan de mobilité employeur ?

Le plan de mobilité employeur doit encourager les salariés à recourir aux mobilités partagées et actives et les sensibiliser aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. Si la LOM est silencieuse s'agissant du secteur public, la mise en œuvre du **PDM** est susceptible d'intéresser les établissements publics locaux soumis au droit du travail. Obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018, il s'imposait initialement aux établissements de plus de 100 salariés. Désormais, il est établi dans les entreprises d'au moins 50 employés sur un même site, lorsqu'aucun accord n'a été conclu. A ce titre, le PDM employeur doit inclure des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail du personnel, et notamment concernant la prise en charge des frais de mobilités durables (L. 1214-8-2 du code des transports).

Pour le mettre en œuvre, l'entreprise peut être accompagnée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Son élaboration dure en moyenne entre 6 et 18 mois.

13

Quelle place la LOM accorde-t-elle au vélo ?

La promotion du vélo est l'un des points cardinaux de la LOM, dans la continuité du « **Plan vélo** » initié le 14 septembre 2018. De nombreux dispositifs sont créés :

- l'apprentissage du déplacement à vélo dans les écoles (L. 312-13-2 du code de l'éducation nationale) ;
- des stationnements dans les gares et pôles d'échanges multimodaux (L. 1272-1), sur les lieux de travail (L. 111-3-12) et les copropriétés (art. 24 loi n° 65-557) ;
- le transport réglementé des vélos non démontés dans les trains et les autocars (L. 1272-5 et 1272-6) ;
- un cadre législatif pour les opérateurs de services de partage de vélos (L. 1231-17.-I. et s.) ;
- l'obligation d'identification des vélos à compter du 1^{er} janvier 2021 et la création d'un fichier national unique des cycles identifiés (L. 1273) ;
- l'actualisation du schéma national des véloroutes (L. 1212-3-4) et la sécurisation des itinéraires cyclables (L. 1214-2-1) ;
- un forfait mobilités durables pour les salariés (L. 3261-3-1)(voir question n°10).

12

Qu'entend-on par mobilités actives ?

Les mobilités actives sont reconnues comme un moyen de transport à part entière et bénéficient désormais d'une définition légale. D'après le nouvel article L. 1271-1 du code des transports, il s'agit de « l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée », plus précisément de la marche à pied et du vélo.

Généralement, plusieurs dispositifs doivent être mis en place pour déployer les mobilités actives : amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau (L. 1214-2 9° ter du code des transports), sécurisation des itinéraires cyclables et piétons (L. 1214-2-1), interdiction d'aménager des emplacements de stationnement à moins de cinq mètres des passages piétons en amont sur la chaussée (L. 118-5-1 du code de la voirie routière), apposition d'une signalisation matérialisant la position des angles morts sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes (L. 313-1 du code de la route). A cet effet, une enveloppe de 350 millions d'euros pour soutenir ces mobilités doit être débloquée d'ici 2025.

14

Quel est le nouveau régime du schéma national des véloroutes ?

Les véloroutes sont définies comme « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances » empruntant tout type de voie adaptée à la circulation cycliste sur le domaine public ou privé des collectivités publiques (L. 154-1 du code de la voirie routière).

Le suivi du schéma national des véloroutes, dont l'objectif est de parvenir à la planification d'un réseau de 23 330 km de grands itinéraires cyclables était jusqu'à aujourd'hui assuré par l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ONV3). Il est désormais renoué pour rendre plus lisibles et cohérentes les demandes de financements des collectivités en la matière, en s'appuyant notamment sur les schémas régionaux. Il est arrêté par le ministre des Transports après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire et doit être actualisé tous les 10 ans (L. 1212-3-4 du code des transports).

15

Quelles compétences ont les collectivités pour informer le public sur les transports ?

L'article 25 de la LOM met en œuvre le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 relatif à la mise à disposition de services d'information sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union européenne. Il doit permettre la création d'applications facilitant l'information des voyageurs sur l'état des transports. L'accès à ces données est mis à disposition des collectivités, de l'AOM, des entreprises de transport, des gestionnaires d'infrastructure et fournisseurs de services de transport en 2021 au plus tard (L. 1115-1 et s. du code des transports).

Concrètement, ces données sont transmises à une interface numérique nationale unique gratuitement sauf si la mise à disposition des données à un utilisateur entraîne un coût significatif. Régions et métropoles pourront créer des interfaces numériques territoriales.

Ainsi, les usagers pourront accéder à l'information la plus complète possible sur les solutions de mobilités accessibles et sur les tarifs applicables (L. 1264-7 du code des transports).

16

Comment fonctionnent les AOM ?

L'AOM est la collectivité publique compétente pour organiser les services de mobilité sur son ressort territorial. Afin que l'ensemble des territoires bénéficient d'une desserte adaptée, la LOM élargit la catégorie des AOM pour organiser l'exercice de cette compétence à l'échelle la plus ajustée. Désormais, outre les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, les communautés de communes et les pôles d'équilibre territorial et rural, bien adaptés aux problématiques des mobilités locales, sont intégrés aux AOM (article L. 1231-1 du code des transports).

La région exerce quant à elle une compétence subsidiaire sur le territoire de la communauté de communes lorsque cette dernière a renoncé à exercer cette compétence au 1^{er} juillet 2021 (art. 8 de la LOM).

17


Quelles sont les compétences des AOM ?

Les missions de l'AOM s'inscrivent toujours dans un impératif environnemental et de lutte contre l'étalement urbain. Ses compétences sont désormais élargies :

- organisation et développement des services de transport de personnes : transports publics réguliers et à la demande, transports scolaires, mobilités actives (marche à pied, vélo) et usages partagés des véhicules ;
- organisation des services de transport de marchandises et de logistique urbaine lorsqu'il faut palier la carence de l'offre privée ;
- accompagnement individualisé à la mobilité des personnes les plus vulnérables : en situation de précarité économique, d'isolement social, de handicap, ou à mobilité réduite ;
- mission de conseil destinée aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants. (art. 8 de la LOM).

18

Quelles sont les nouvelles compétences de la région, chef de file de la mobilité ?

La région est l'AOM régionale (L. 1231-3.-I du code des transports) ainsi que le chef de file de l'action commune des AOM. Elle est à ce titre chargée d'organiser les différentes formes de mobilité et de l'intermodalité, de créer et aménager des pôles d'échanges multimodaux, d'assurer la continuité du service de transports, de recenser les pratiques de mobilité et de participer à la mise en place des infrastructures de transport. Pour ce faire, son organisation territoriale est décomposée en « bassins de mobilité » (L. 1215-1 code des transports). La région conclut avec les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés sur le bassin de mobilité un **« contrat opérationnel de mobilité »**,  contrat pluriannuel qui définit les modalités de leur action commune pour créer des conditions favorables au développement des mobilités. Ces contrats devraient porter sur les dessertes, les horaires, la tarification, l'information du public, etc. (L. 1215-2 du code des transports).

19

Qu'est-ce que le plan de mobilité ?

Le plan de mobilités (PDM) constitue le cadre de planification des déplacements au sein des territoires desservis par l'AOM. Il détermine les principes régissant l'organisation de la circulation des personnes et des marchandises en considération de la diversité territoriale, des besoins de la population et de l'impératif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de limitation de l'étalement urbain. Il succède au plan de déplacement urbain (PDU) mentionné à l'article L. 1214-1 du code des transports. Le PDM intègre de nouvelles prescriptions : améliorer les mobilités dans les territoires les moins bien desservis et pour les personnes les plus isolées, améliorer les moyens de mobilité scolaire, localiser les réseaux d'avitaillement de carburant alternatif, assurer la continuité des itinéraires cyclables et piétons, intégrer, le cas échéant, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire pour le transport de marchandises (art. 16 de la LOM). Enfin, le PDM doit être établi dans un délai de deux ans à compter de la LOM, c'est-à-dire à la fin de l'année 2022.

20

Quelle est la compétence du maire en matière d'aménagement des gares ?

Pour mettre fin à l'isolement, à la dégradation et à l'occupation illégale des locaux lorsqu'ils sont laissés vacants à la suite de la fermeture ou du déplacement d'une gare, la LOM autorise désormais le maire ou le président de l'EPIC dont est membre la commune à demander toute information relative à leur état et à leur utilisation envisagée auprès de l'affectataire de ces locaux. Celui-ci a un mois pour lui répondre, en avisant le préfet. Le cas échéant, le maire ou le président de l'EPIC peut proposer à l'affectataire de signer une convention de mise à disposition des locaux, lequel doit répondre dans les trois mois (L. 1427-1 du code des transports). Cette disposition permet de revaloriser les espaces publics ferroviaires laissés à l'abandon, en facilitant la démarche du maire pour contraindre les gestionnaires des gares à donner une information rapide sur l'état de ces établissements lorsque les collectivités les interrogent.

21

Quel est le cadre des solutions de mobilité en libre-service ?

La LOM encadre les nouveaux modes de mobilité en libre-service (free floating tel que les trottinettes), en insérant deux articles L. 1231-17 et L. 1231-18 au code des transports (article 41).

Ainsi, l'autorité gestionnaire du domaine public (le maire ou encore l'AOM si cette compétence lui a été conférée) délivre un titre « aux opérateurs de services de partage de véhicules (...) mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache » conformément aux règles de gestion du domaine public prévues par le code général de la propriété des personnes publiques (CG3P), en particulier celles des articles L. 2122-1-1 et L. 2125-1.

Le titre doit être délivré de manière non discriminatoire et après avis de l'AOM. Avant attribution, il est soumis à une publicité préalable de nature à permettre à un candidat potentiel de se manifester. L'opérateur qui en bénéficie est tenu au paiement de la redevance d'occupation du domaine public.

22

Comment le gestionnaire du domaine public peut-il encadrer l'activité des opérateurs de mobilités en libre-service ?

L'autorité compétente peut, le cas échéant de concert avec les autorités de police et les communes de son ressort, imposer à l'opérateur proposant des solutions de circulation en libre-service de respecter certaines prescriptions pour bénéficier de son titre (art. 41 de la LOM) :

- transmettre des informations relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, notamment au regard de leur degré de pollution, de leur durabilité et de leurs modalités d'entretien ;
- respecter des zones de déploiement des flottes ;
- prendre les mesures nécessaires au respect des règles en matière de circulation et de stationnement (notamment les règles d'accessibilité de la voie publique aux handicapés), au retrait des véhicules hors d'usage et à la tranquillité publique (encadrement de l'usage de signaux sonores) ;
- restreindre l'apposition de publicités sur les flottes.

23

Quid des véhicules autonomes et connectés ?

Les véhicules autonomes et connectés bénéficient désormais d'un cadre légal. Le gouvernement dispose de deux ans pour adapter la législation par voie d'ordonnance (art. 31 de la LOM).

Une enveloppe de 50 millions d'euros sera débloquée pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés.

Sur le plan territorial, les collectivités territoriales sont placées en première ligne, notamment pour mettre en place les infrastructures adaptées aux véhicules autonomes, (bornes de recharge, voies réservées et signalétique adaptées).

A noter que seize essais de voitures électriques sans conducteur pour des transports publics ont été retenus à la suite de l'appel à projets « Expérimentation du véhicule routier autonome » (Evra) lancé par l'Etat en juin 2018.

24

Quelles sont les compétences des autorités publiques en matière de publicité sur les véhicules ?

La LOM encadre la publicité sur les véhicules non durables. Ainsi, pour inciter le recours aux mobilités actives, il est désormais obligatoire d'apposer, sous toute publicité en faveur des véhicules terrestres à moteur (automobiles, motocyclettes), un message promotionnel encourageant l'usage des transports en commun et des mobilités actives ou partagées. (L. 328-1 du code de la route). De plus, dans les concessions automobiles, s'ajoute à l'obligation d'afficher la consommation des véhicules celle d'afficher leur classification au titre de la pollution atmosphérique (L. 328-1 du code de la route). S'agissant des pouvoirs publics, les autorités gestionnaires du domaine public qui octroient un titre au prestataire du service de véhicules peuvent restreindre partiellement ou totalement la publicité, de toute nature, sur les véhicules partagés, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même (L. 1231-17 du code des transports).

25

Quel cadre pour l'usage des voitures de transport avec chauffeur (VTC) ?

L'article 42 de la LOM encadre l'usage des VTC de façon souple. Les plateformes sont tenues de communiquer « aux travailleurs, lorsqu'elles leur proposent une prestation, la distance couverte par cette prestation et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront ». Les chauffeurs peuvent refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une quelconque pénalité, ils choisissent leurs plages horaires d'activité et d'inactivité, ils bénéficient d'une prime s'ils réalisent sur la plateforme un chiffre d'affaires supérieur au seuil déterminé. Pour le reste, seule une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de la responsabilité sociale du chauffeur, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, est établie entre les parties. Cette charte doit notamment préciser les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des chauffeurs. A noter que le contentieux entre le chauffeur et la plateforme relève du tribunal de grande instance et non des prud'hommes.

26

Comment est favorisée la mobilité solidaire à l'échelle territoriale ?

Les collectivités publiques et les AOM contribuent à la mise en œuvre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité. Y sont associés les différents acteurs (publics et privés) intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, de handicap ou à mobilité réduite.

Ce plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces usagers bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisés à la mobilité. Il prévoit, à ce titre, des mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage (L. 1215-3 et L. 1215-4 du code des transports).

27

Quel est le rôle des collectivités en matière de billettique ?

Les systèmes de billettique et les systèmes d'information multimodale contribuent à l'optimisation de l'efficacité des réseaux de transports collectifs et à l'amélioration de la qualité du service à l'usager. Ces outils sont aujourd'hui au cœur des évolutions des offres de mobilité et des usages. La LOM impose aux acteurs territoriaux de la mobilité différents moyens pour la mettre en œuvre, en prenant en considération leur accessibilité pour les personnes handicapées :

- les AOM doivent veiller à la mise en œuvre d'un service d'information des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial (L. 1115-8 du code des transports) ;
- pour les services ferroviaires de transport de voyageurs, le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires assurent la réservation des prestations d'assistance en gare, l'accès au train et aux transports de substitution (L. 1115-9 code des transports).

29

Comment se règlent les conflits portant sur un service numérique multimodal ?

Les autorités et acteurs compétents en matière de mobilité (AOM, collectivités territoriales, gestionnaires des services de mobilité et de stationnement, centrales de réservation) peuvent saisir l'ART d'un différend portant sur la mise en œuvre d'un service numérique multimodal. L'ART prend une décision, qui peut être assortie d'astreintes et de mesures conservatoires, et précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services de vente ainsi que les obligations applicables au service numérique multimodal. Le cas échéant, lorsque le différend oppose le cocontractant d'une AOM, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités, l'ART exerce en qualité de juridiction de première instance. Sa décision peut faire l'objet d'un appel devant les juridictions judiciaires (L. 1263-5 du code des transports).

28

Quel est l'usage du service numérique multimodal au profit d'une collectivité ?

La LOM favorise le déploiement de services de vente destinés à développer des plateformes qui regroupent l'ensemble des offres de mobilité. Elle centralise en une seule application l'ensemble des services de transport, par le biais d'un service numérique multimodal permettant la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. Concrètement, ce service mis à disposition de la collectivité doit permettre à l'usager la planification d'itinéraires, la réservation, l'information en temps réel, l'adaptation en cas de perturbation, voire le paiement. Le service multimodal doit être encadré. Il doit proposer, sans discrimination, la vente de l'ensemble des services organisés par cette autorité. Il transmet aux gestionnaires des services et à la collectivité territoriale compétente l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique (notamment sur les déplacements effectués) ainsi que les données d'identification du client. Ce service doit être facilement utilisable par l'usager (L. 1115-10 du code des transports).

30

Qu'est-ce que l'indemnité complémentaire octroyée aux producteurs de biogaz ?

La LOM permet aux producteurs de biogaz (par méthanisation, à partir de déchets ménagers, etc.) dont la production est majoritairement destinée à des usages liés à la mobilité de bénéficier d'un complément de rémunération, sous conditions, pour les installations implantées sur le territoire national (L. 446-7 du code de l'énergie). Ce complément est pris en considération des investissements pour ces installations, des recettes engendrées et de leur impact environnemental. Il est accordé une fois et est plafonné. Il ne peut excéder « une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités » au regard des aides financières ou fiscales déjà accordées. L'autorité administrative compétente pour octroyer ce complément peut par ailleurs recourir à une procédure d'appel d'offres lorsque les capacités de production de biogaz aux acteurs du secteur ne répondent pas aux objectifs chiffrés lors de la programmation pluriannuelle de l'énergie (L. 446-14 du code de l'énergie).

31

Quelles obligations ont les collectivités en matière de véhicules « verts » ?

Une obligation d'utilisation des véhicules « à très faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » (taux fixés par décret) est désormais imposée aux personnes publiques.

Plus précisément, l'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, lorsqu'ils gèrent un parc de plus de vingt véhicules automobiles pour des activités non concurrentielles, sont tenus d'équiper leur flotte avec des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement annuel de leur parc.

L'objectif fixé par la LOM est que les véhicules à très faibles émissions représentent 37,4% des véhicules utilisés à compter du 1^{er} janvier 2026.

Cette obligation n'est cependant pas applicable aux véhicules militaires, de sécurité publique, ni à ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes (L. 224-7 du code de l'environnement).

32

Quelles obligations ont les collectivités en matière de qualité de l'air ?

Dans la lignée de la loi pour la transition énergétique de 2015, et en corrélation avec les plans climat-air-énergie territoriaux, le législateur prévoit la mise en œuvre de plans d'action territoriaux destinés à améliorer la qualité de l'air. Ainsi, en vertu du nouvel article L. 229-26 du code de l'environnement, la métropole de Lyon, les EPIC à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, doivent élaborer un plan d'action destiné à atteindre des objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques « au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national » et respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025.

Ce plan d'action contient une étude portant sur la création de zones à faibles émissions mobilité, des mesures destinées à privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions, ainsi que des solutions en terme d'amélioration de la qualité de l'air.

33

Quid des zones à faibles émissions mobilité ?

Le principe d'une **ZFEM** permet à la collectivité territoriale, en vertu de son pouvoir de police, de limiter l'accès à une partie de son territoire aux véhicules les plus polluants de façon périodique, selon les critères de son choix, pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé de ses habitants.

L'instauration des ZFEM est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes légales de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPIC compétent. Ce délai est reporté au 31 décembre 2022 lorsque le dépassement provient principalement des transports terrestres.

Un projet de ZFEM peut couvrir le territoire de plusieurs collectivités territoriales et fait l'objet, le cas échéant, d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public. Sa création est enfin accompagnée d'une campagne d'information locale de trois mois minimum, destinée à informer le public du périmètre contrôlé et des restrictions de circulation mises en œuvre (L. 2213-4-1 du CGCT).

34

Quelles sont les mesures facilitant la recharge et l'usage des véhicules électriques sur la voie publique ?

La LOM prévoit désormais la possibilité de raccorder les infrastructures de recharge de véhicules électriques au réseau public d'électricité (L. 347-1 du code de l'énergie). Le législateur précise que son objectif est « d'autoriser explicitement les raccordements indirects pour le cas des bornes de recharge tout en conservant aux consommateurs qui le souhaitent la possibilité d'exercer leurs droits comme s'ils étaient raccordés au réseau de distribution publique, par l'installation d'un dispositif de décompte géré par le gestionnaire du réseau de distribution publique. » Il s'agit donc de faciliter le raccordement des bornes dans le domaine public et privé. Jusqu'à ce jour, le raccordement de nouveaux consommateurs devait s'opérer directement sur le réseau public de distribution, sauf dérogations légales. Le raccordement indirect des bornes de recharge au réseau public d'électricité optimise l'usage des installations existantes.

35

Quelles mesures sont prises pour l'apprentissage de la conduire ?

La LOM facilite l'accès au permis de conduire dans le cadre du programme « permis pour tous ». Son objectif, présenté dans la LOM, et annoncé par le gouvernement en mai 2019 est, à terme, de permettre la gratuité du code (formation et examen) pour les volontaires du service national universel, de développer l'usage du simulateur de conduite dans la formation et l'apprentissage de la conduite sur boîte automatique, de favoriser l'accès à la conduite supervisée et à la conduite encadrée, de mettre en place une plateforme gouvernementale dédiée au choix de son auto-école, de créer un livret de formation numérique pour suivre la progression du candidat, d'abaisser l'âge de passage de l'examen dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite, et enfin, et surtout, d'adapter les questions du code de la route aux publics et aux enjeux de sécurité routière.

Les collectivités territoriales pourraient être conduites à participer à l'élaboration de ce projet, par exemple par l'octroi de subventions aux intéressés.

36

Quel rôle a la collectivité dans la lutte contre le signalement des contrôles routiers ?

Pour éviter que les automobilistes ne préviennent les autres usagers de la route de la présence d'un barrage de police (applications d'aide à la conduite, signalement par allumage des feux du véhicule), la LOM prévoit qu'il peut être interdit « à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation de rediffuser au moyen de ce service tout message ou toute indication émis par les utilisateurs de ce service dès lors que cette rediffusion est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle » (L. 130-11.-I du code de la route). Concrètement, il s'agit d'interdire les applications visées à rediffuser les informations litigieuses sur un rayon de dix kilomètres autour du contrôle routier pendant deux heures maximum, sous peine, pour l'exploitant, d'un emprisonnement de deux ans et de 30 000 euros d'amende (L. 130-12 du code de la route).

37

Quelle est l'évolution en matière de péages ?

Le projet de loi prévoyait initialement la création de péages urbains. Faute de municipalités candidates, et pour ne pas accentuer la fracture territoriale, ce projet a été abandonné.

Seul a été modifié le régime des sanctions en cas de violation habituelle du paiement des péages.

Désormais, le fait d'éluder de manière habituelle (plus de cinq contraventions sur une année) le paiement du péage sur une voie ouverte à la circulation publique est puni de 7 500 euros d'amende.

Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois, il ne pourra transférer le certificat d'immatriculation de son véhicule en cas de vente d'occasion (L. 419-1 du code de la route).

38

Comment s'applique la limitation à 80 km/h sur les voies secondaires ?

Détonateur de la crise des « gilets jaunes » en novembre 2018, la limitation à 80 km/h sur les routes secondaires appliquée depuis juillet 2018 est assouplie. Il sera possible de repasser à 90 km/h sur certaines routes secondaires.

La responsabilité de cette décision pèse sur les élus locaux. La LOM prévoit en effet la possibilité pour les présidents de département et les maires de relever la limitation de vitesse à 90 km/h sur certains tronçons de routes dont ils ont la responsabilité. Cela exclut les routes nationales dont la gestion est assurée par l'Etat.

Les collectivités intéressées doivent avant toute décision réaliser un « état des lieux des usages et de l'accidentalité » des diverses routes de leur réseau.

Par ailleurs, il convient d'évaluer le coût qu'est susceptible de représenter le changement de signalétique sur les voies intéressées.

39

Comment la sécurité du circuit des transports publics est-elle assurée ?

La LOM intègre une obligation, pour les véhicules assurant l'exécution d'un service de transport public collectif, d'être équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté, sauf lorsque l'itinéraire permet de programmer ces passages à l'avance. Cette disposition est applicable à compter du second semestre 2020 (L. 3116-6 du code des transports).

Par ailleurs, la collectivité territoriale, en qualité d'autorité organisatrice du service public régulier de transport routier, est désormais tenue de rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars, si cela induit un allongement du temps de parcours proportionné. Elle en avise le préfet et les gestionnaires d'infrastructure et de voirie concernés qui étudient le bien-fondé du projet (L. 3116-7).

40

Quelles sont les mesures prises pour limiter les nuisances sonores des trains ?

Les vibrations liées au passage des trains ont fait l'objet d'amendements spécifiques pour aboutir d'ici cette année à l'élaboration d'outils d'évaluation et de mesure dédiés. L'article 90 de la LOM insère un article L. 571-10-2 au code de l'environnement, qui précise que les critères d'intensité des nuisances et ceux de répétitivité sont intégrés parmi les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire.

De même, les nuisances générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent à leurs abords font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique (L. 571-10-3 du code des transports). Ces dispositions devront être précisées par arrêté ministériel. Rappelons enfin que les nuisances émises par les compagnies aériennes feront l'objet d'un rapport ministériel en 2021 en vue de prendre des mesures adaptées (art. 181 de la LOM).

41

Va-t-on vers la fin du monopole des constructeurs automobiles en matière de commercialisation des pièces détachées ?

La LOM acte la fin du monopole des constructeurs automobiles sur la commercialisation des pièces détachées (pièces de carrosserie, rétroviseurs, pièces de vitrage et d'optique). Elle entend permettre à d'autres acteurs du marché de les proposer.

Il est ainsi prévu par voie d'ordonnance cette année que le gouvernement adapte aux normes européennes la législation en matière de mise sur le marché des pièces détachées et équipements destinés aux véhicules automobiles.

Il s'agit d'ouvrir progressivement le marché en réduisant la période durant laquelle les constructeurs conservent leurs droits de propriété industrielle sur les pièces (art. 95 de la LOM).

Cette mesure pourrait représenter un gain de 415 millions d'euros pour les consommateurs

42

Quelle est l'étendue du pouvoir de police de la collectivité territoriale sur les voies de circulation réservées ?

La LOM permet aux autorités de police de recourir à des dispositifs automatisés de contrôle des données signalétiques sur les voies de circulation réservées aux transports en commun, aux taxis, au covoiturage ou aux véhicules faiblement pollués. Outre l'objectif de rechercher les violations au code de la route, ces dispositifs visent à déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée. Les données à caractère personnel collectées peuvent faire l'objet de traitements automatisés.

Les données enregistrées sont accessibles aux agents de police territorialement compétents. Sont notamment visés les agents de police municipale lorsque la voie appartient à la commune, ou si l'Etat les y a autorisés. Ces dispositifs de contrôle peuvent être mis en place par l'Etat sur demande de la collectivité territoriale ou de l'EPIC ayant le pouvoir de police de circulation sur la voie réservée (L. 130-9-1 du code de la route).

43

Quels sont les investissements prévus pour répondre aux besoins en matière d'aménagement de la mobilité ?

Plusieurs programmes d'investissement sont prévus pour répondre aux besoins de connexion et de désenclavement des territoires.

Ainsi, l'Etat doit engager une enveloppe d'un milliard d'euros sur dix ans pour achever la réalisation de grands axes routiers, par un plan Etat-régions.

2,6 milliards d'euros sont également prévus sur dix ans pour multiplier le nombre de trains autour des grandes agglomérations, comme des « RER métropolitains ».

1,3 milliard d'euros seront enfin investis pour accompagner les collectivités dans leurs investissements dans les transports en commun et l'innovation (annexe). L'article 2 de la LOM prévoit une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027 pour le financement de l'ensemble des infrastructures.

45

Quelles sont les solutions pour améliorer la compétitivité des grands ports maritimes ?

La LOM entend favoriser la compétitivité du secteur maritime. Tout d'abord, les règles de passation des contrats des ports maritimes sont clairement établies : ils ont compétence pour conclure des conventions de terminal, qui sont des **CDP** ⁴⁷ respectant la législation du CG3P, ainsi que des concessions respectant le code de la commande publique pour répondre à leurs besoins (L. 5312-14-1.-I du code des transports). Le titulaire de la convention de terminal ou de la concession dispose de droits réels sur les ouvrages immobiliers qu'il a financés : un droit d'entrée en contrepartie d'une indemnisation.

Par ailleurs, les grands ports maritimes doivent déterminer, tous les cinq ans, les grandes orientations qu'ils prévoient de prendre pour les cinq années à venir, ainsi que les projets d'investissements sur les infrastructures établies sur leur domaine portuaire (L. 5312-11 du code des transports).

44

En quoi consiste le contrat d'objectifs entre l'Etat et Voies navigables de France ?

La LOM institue la signature entre l'Etat et **VNF** ⁴⁷ d'un contrat d'objectifs et de performance afin de déterminer l'action de VNF et de conforter le mouvement de modernisation de la voie d'eau pour la décennie 2020. Ce contrat, actualisé tous les trois ans, met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à VNF/ Plus précisément, ce contrat porte sur : le développement de la logistique fluviale, le transport de marchandises par voie d'eau et la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation des voies d'eau (déploiement d'infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs, traitement des déchets et des eaux usées, développement du tourisme fluvial, etc.). Ce contrat détermine notamment les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial, l'évolution des finances et du modèle économique de VNF, les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial ainsi que les dépenses de gestion de l'infrastructure (L. 4311-8 du code des transports)

46

Quid du transfert fluvial ?

Pour le transfert fluvial, la « **Société du canal Seine-Nord Europe** » ⁴⁸, EPIC, est créée (art. 1^{er} ord. n° 2016-489). Elle est placée sous la responsabilité de la région Hauts-de-France, et des départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.

Elle a pour mission principale de réaliser « l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée "canal Seine-Nord Europe". »

Cet EPIC peut également favoriser le développement économique de ce canal, en apportant un appui technique aux collectivités territoriales ou aux aménageurs pour la réalisation d'opérations directement liées à l'infrastructure du canal (arts. 132 à 134 de la LOM).

Enfin, notons que le transfert de la gestion du domaine public fluvial à un syndicat mixte est désormais opéré à titre gratuit (art. 149).

47

Quelles sont les dispositions prévues pour décarboner le secteur des transports terrestres ?

L'article 73 de la LOM fixe les objectifs de décarbonation du territoire à l'horizon 2050 dans le secteur des transports terrestres.

Pour ce faire, il est prévu d'augmenter progressivement la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et utilitaires légers pour répondre aux objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 du 17 avril 2019 en matière d'émissions de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs à l'horizon 2030. La fin de la vente des voitures utilisant des énergies fossiles est programmée pour 2040.

Un rapport d'évaluation de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sera établi tous les cinq ans pour apprécier l'avancement de cet objectif, donnant lieu à débats parlementaires.

48

Quid des dispositions pour décarboner le secteur des transports maritimes ?

L'article 147 de la LOM dispose que, conformément à l'accord de Paris sur le climat, la France entend élaborer auprès de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale.

L'Etat devra engager une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie visant à « accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national. » Cette stratégie portera sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité et sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer aux niveaux national et européen pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales. L'Etat doit définir un programme pour intégrer ces impératifs dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière.

49

Comment sera renforcé le report modal dans le transfert de marchandises ?

Il est prévu que des investissements permettant de soutenir le développement des ports français et d'élargir leurs connexions ferroviaires soient réalisés à hauteur d'un milliard d'euros d'ici 2025, 2,3 milliards d'euros d'ici 2030. Les contrats de plan Etat-région et les contrats de convergence dans les territoires d'Outre-mer doivent mener à bien ces programmes, par le renforcement du soutien étatique au développement des solutions de transport diversifiées. Le développement du ferroutage et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve sont à ce titre destinées à répondre à l'objectif de transports plus durables et efficaces.

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction des gênes sonores dans le transport de marchandises par voie ferrée et par la réhabilitation des réseaux de fret (annexe).

50

Comment remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires et routiers ?

La performance du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens est mise en cause et constitue l'une des causes de la congestion dans les métropoles. La LOM entend ainsi renforcer le développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains et dans les liaisons avec les territoires périurbains. A ce titre, il est prévu, d'une part, durant le premier semestre 2020, que soit étudié le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET), tels les trains de nuit, tout en veillant à moderniser le réseau ferroviaire. Ces voies intermédiaires permettent de désenclaver les territoires les plus isolés des grandes agglomérations. D'autre part, l'Etat entend orienter ses investissements autour du développement des mobilités ferroviaires du quotidien dans les grandes agglomérations, aux fins de construire un réseau équivalent à celui du RER parisien. Ce plan représente un montant prévisionnel de 2,6 milliards d'euros dont la moitié sera prise en charge par l'Etat et associera les collectivités locales ou la SNCF.