

**Note****Affaire suivie par :**

Bertrand Dépigny  
Département DD  
Tél. +33 (0)4 72 74 58 97  
bertrand.depigny@cerema.fr

Lyon, le 09 octobre 2015

Objet : Note sur les évolutions législatives impactant la mobilité (2014-2015)

La présente note revient sur les principales évolutions législatives en matière de mobilité votées en 2014 et 2015 (lois promulguées).

Le 27 janvier 2014, la [loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles \(MAPTAM\)](#) constitue le premier volet de l'acte III de la décentralisation. Elle impacte le champ de la mobilité par la création des métropoles, de l'autorité organisatrice de la mobilité et en planifiant l'intermodalité à l'échelle régionale.

Deuxième volet de cet acte III, la [loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions](#) crée 12 régions métropolitaines en lieu et place des 21 précédentes (outre la Collectivité territoriale de Corse).

La [loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République \(NOTRe\)](#) constitue le troisième et dernier volet de l'acte III de la décentralisation. Elle s'inscrit dans cette dynamique avec le transfert de compétences des départements aux métropoles, des dispositions relatives à la clause de compétence générale des collectivités, une réforme de l'intercommunalité et le renouveau de la planification régionale (création d'un schéma régional intégrateur, le SRADDET). Ces évolutions impactent le champ de la mobilité en matière de gestion des transports interurbains, scolaires et de voirie.

La [loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques \(loi « Macron »\)](#) permet le développement de services réguliers interurbains de transport public routier de personnes ainsi que des dispositions en faveur de la facilitation de l'usage des nouveaux services à la mobilité.

Les lois issues du Grenelle Environnement avaient posé le cadre de la politique nationale en matière de développement durable (volet énergétique notamment). La [loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(TECV\)](#) réaffirme les ambitions de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique. De manière générale, elle rappelle des objectifs de réduction des consommations énergétiques, de composition du mix énergétique, de réduction des émissions de polluants. Sur le champ de la mobilité, elle énonce une série de dispositions en faveur de l'utilisation des énergies renouvelables ou peu polluantes dans les transports, elle incite à l'utilisation des modes doux et des nouveaux services à la mobilité. En matière de planification des déplacements, elle propose une série de mesures relatives aux déplacements en zone peu dense, à l'évolution du PDU et aux plans de mobilités des établissements.

## 1 – Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

[Loi promulguée le 27 janvier 2014](#)

La loi MAPTAM prévoit des évolutions de compétences des collectivités territoriales (clause de compétence générale, création du statut de métropole) et des dispositions en matière de mobilité (création de l'autorité organisatrice de la mobilité, réforme du stationnement, schéma régional de l'intermodalité).

### Dispositions générales

La loi consacre les deux évolutions suivantes :

- Le département et la région retrouvent (*provisoirement – cf loi NOTRe*) la **clause de compétence générale** sur leur territoire d'action
- **Création des métropoles** en lieu et place des EPCI de plus de 400 000 habitants situés dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants

### Dispositions relatives à la mobilité

La loi apporte les modifications suivantes dans le champ de la mobilité :

- **Transformation de l'AOTU en AOM (autorité organisatrice de la mobilité)**

L'AOM remplace l'AOTU et élargit son champ d'action aux domaines de l'auto-partage, du covoiturage, des modes actifs et de la logistique urbaine.

- **Dotations des métropoles de compétences plus élargies que les communautés urbaines, notamment sur le champ de la mobilité**

Les métropoles reprennent les compétences des communautés urbaines avec des pouvoirs plus étendus en termes de voirie ou encore de participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares.

Elles peuvent obtenir des transferts de compétences de la part du département (notamment la gestion de la voirie départementale), de la région et de l'État.

- **Création d'un schéma régional de l'intermodalité**

Élaboré par la région en collaboration avec les départements et les AOM du territoire, il vise à :

- coordonner les politiques de mobilités pour ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique,
- assurer la cohérence des services de transport public et de mobilité dans l'objectif d'une complémentarité des services et réseaux,
- définir les principes d'articulation entre les différents modes de déplacement (pôles d'échanges notamment),
- prévoir les mesures de nature à assurer une information complète des usagers, la mise en place de tarifs pour plusieurs modes et la distribution des billets correspondants.

- **Décentralisation et dépenalisation du stationnement**

L'amende pénale est supprimée. Une redevance de stationnement payable immédiatement ou ultérieurement est instituée (forfait post-stationnement librement fixé par la collectivité).

La mise en application initialement prévue au 1er janvier 2016 dans la loi MAPTAM est reportée au 1er octobre 2016. (décret du 20 mai 2015)

## 2 – Loi relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral

[Loi promulguée le 16 janvier 2015](#)

Cette loi a permis l'adoption d'une nouvelle carte régionale pour la métropole : 12 régions métropolitaines au lieu de 21 précédemment (+ la collectivité territoriale de Corse)



**Les périmètres des régions françaises au 1<sup>er</sup> janvier 2016**

(Source : Site internet du gouvernement)

- **Dénomination des régions**

Le nom des régions nouvellement créées est provisoirement composé de la juxtaposition alphabétique des noms des régions regroupées. La dénomination définitive sera fixée par décret en Conseil d'État au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2016, après résolution adoptée par le Conseil régional au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

La région résultant de la fusion des régions Basse-Normandie et Haute-Normandie est dénommée région Normandie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La région Centre est dénommée région Centre-Val de Loire depuis la publication de la présente loi.

- **Chefs-lieux des régions nouvellement créées**

Le chef-lieu provisoire de chaque région nouvellement créée a été fixé par décret le 31 juillet 2015. Le choix du chef-lieu définitif des régions nouvellement créées sera effectué par décret en Conseil d'État au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2016, après résolution adoptée par le Conseil régional au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

Par dérogation, Strasbourg est le chef-lieu de sa région.

### **3 – Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)**

[Loi promulguée le 7 août 2015](#)

Cette loi s'articule autour de dispositions relatives à l'organisation des compétences entre collectivités territoriales et leur organisation (suppression de la clause de compétence générale, réforme de l'intercommunalité, transfert de compétences, planification régionale). Elle sanctuarise un certain nombre d'évolutions dans le champ de la mobilité (intégration de l'intermodalité dans la planification régionale, transfert de compétences en matière de voirie et de gestion des transports interurbains).

#### **Dispositions générales**

La loi NOTRe consacre les deux principales évolutions suivantes :

- **Réforme de la coopération intercommunale**
  - Suppression de la clause de compétence générale pour les régions et les départements. (**art. 94**)
  - Fixation du seuil minimal pour la création d'un établissement public de coopération intercommunale à 15 000 habitants (avec possibilité de dérogation) (**art. 33**)
  - Création de la métropole du Grand Paris au 1<sup>er</sup> janvier 2016 (exercice des compétences en matière d'aménagement et d'habitat au 1<sup>er</sup> janvier 2017). (**art. 59**)

- **Cadre intégré pour la planification régionale (art. 10)**

La région est renforcée dans son rôle de chef de file en matière d'aménagement et de développement durable du territoire par la création du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il fusionne plusieurs documents de planification régionale antérieurs (SRADT, SRIT, SRI, SRCAE, SRCE et PRPGDD) et a une valeur prescriptive envers les documents infra-régionaux.

La région est également confortée dans sa compétence de développement économique. Elle élabore un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII).

#### **Dispositions relatives à la mobilité**

La loi apporte les modifications suivantes dans le champ de la mobilité :

- **Création du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) (art. 10)**

Le SRADDET renforce l'échelon régional dans sa compétence en matière de déplacements en fixant les objectifs en matière « d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, [...] d'intermodalité et de développement des transports ». Les objectifs du schéma sont illustrés par une carte synthétique. Un fascicule comprend les règles qui permettent d'atteindre les objectifs du schéma par thématique.

Les SCoT, les PLU, les cartes communales ou documents en tenant lieu, les PDU, les PCET, les chartes de PNR doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales du fascicule du SRADDET les concernant.

Le SRADDET est soumis à enquête publique et est adopté « par délibération du conseil régional dans les trois années qui suivent le renouvellement général des conseils régionaux. Il est approuvé par arrêté du représentant de l'État. »

- **Transfert de la compétence d'organisation des services non urbains, réguliers ou à la demande du département à la région (art. 15)**

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, la région organise les services de transport non urbains, réguliers ou à la demande du département.

- **Transfert de la compétence transport scolaire à la région (art. 15)**

À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017, la région organise les services de transport scolaire à l'exclusion du transport des élèves handicapés vers les établissements scolaires.

- **Transfert de la compétence de gestion des gares routières à la région (art. 15)**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la région est compétente pour « la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant du département définies à l'article 2 de l'[ordonnance du 24 octobre 1945](#) sur les gares routières de voyageurs ».

- **Transfert d'une partie de la voirie départementale aux métropoles (art. 90)**

Le département peut transférer ou déléguer sa compétence de gestion des routes départementales à la métropole avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

- **Précision sur les services de transport public urbain de personnes (art. 18)**

Ils concernent « les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, les transports ferroviaires ou guidés ».

Ils sont dits réguliers lorsqu'ils sont exécutés « de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une AOM [...] au moyen de véhicules de transport guidé ou au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont l'espacement moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères définis par décret. »

- **Ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (ex-PTU) (art. 18)**

Le code des transports précise : « Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transports sont [...] les autorités compétentes pour organiser les services réguliers de transport public de personnes. Elles peuvent, en outre, organiser des services de transport à la demande. »

- **Possibilité de substitution de compétence d'une AOM à une AOT sur son ressort territorial (art. 18)**

En cas de création ou de modification d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI FP), sur son périmètre, les services routiers organisés précédemment par une région, un département ou un syndicat mixte seront transférés à l'EPCI FP. Les conditions de ce transfert seront fixées par une convention.

Cette solution ne s'appliquera pas en cas de création ou de modification du périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité autre qu'un EPCI à FP. Ainsi, l'AOM concernée ne peut se substituer aux autres autorités organisatrices de transport qu'après accord des parties.

#### **Les compétences du département en matière de mobilité**

- Organisation des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires.

#### **Les compétences de la région en matière de mobilité**

- Organisation des services de transport non urbains, réguliers ou à la demande.
- Organisation des services de transport scolaire (à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires). La région peut déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires (notamment au département).

**Les compétences du département et de la région en matière d'organisation de la mobilité**

## 4 – Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (Loi Macron)

*Loi promulguée le 6 août 2015*

Cette loi permet le développement de services réguliers interurbains de transport public routier de personnes et des dispositions en faveur de la facilitation de l'usage des nouveaux services à la mobilité.

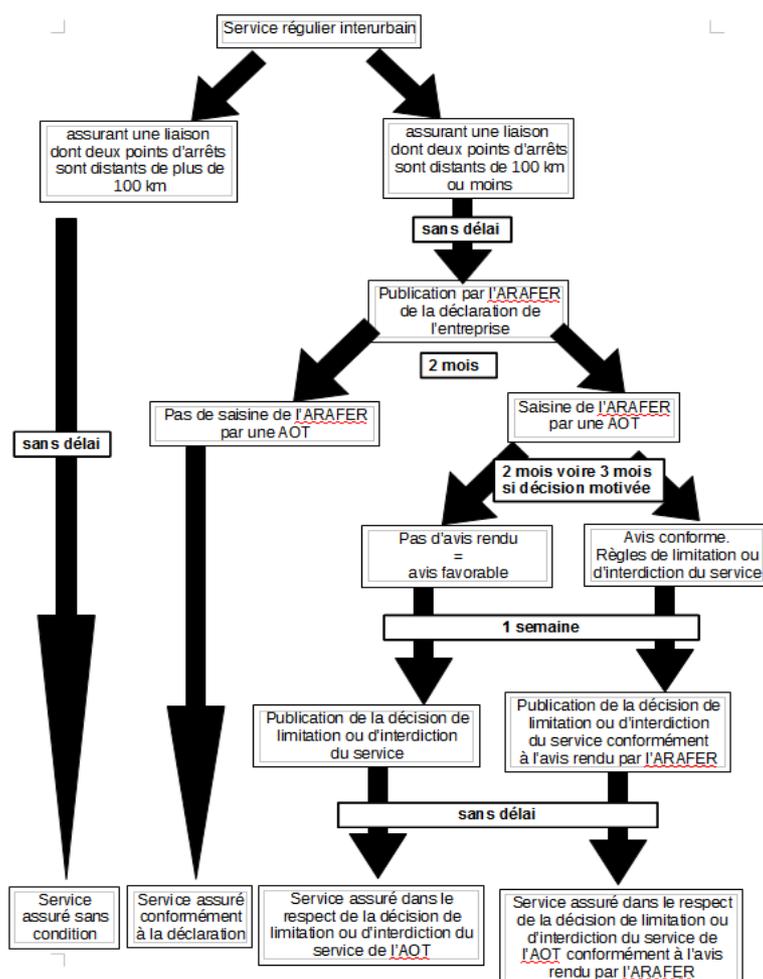
- **Libéralisation du transport public routier de personnes (art. 5)**

« Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers interurbains ».

- **Élargissement des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires à la régulation des activités routières (ARAFER) (art. 1 et 5)**

Tout service dont deux points d'arrêts sont distants de 100 km ou moins doit faire l'objet d'une déclaration auprès de l'ARAFER. Une AOT peut saisir l'ARAFER pour l'émission d'un avis conforme pouvant permettre à l'AOT d'interdire ou limiter un tel service (motif d'absence de correspondance, atteinte à l'équilibre économique de lignes de service public de transport par exemple).

L'ARAFER peut demander aux entreprises assurant ces services de lui fournir des informations statistiques relatives à la fréquentation, la desserte ou encore les modalités d'accès aux services.



### La régulation

de l'ouverture des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes

- **Précision sur la nature des services réguliers interurbains considérés (art. 5)**

Les services visés par l'ouverture des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes sont : « Les services qui ne sont pas intégralement inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité [et] les services exécutés dans la région Île-de-France sur une distance supérieure à un seuil fixé par décret. »

- **Précision par ordonnance du fonctionnement des gares routières et points d'arrêts (art. 12)**

Une ordonnance précise dans les 6 mois suivants la promulgation de la loi « les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs, ainsi que des autres points d'arrêt routier, par les personnes publiques et privées. Elle définit également les principes applicables en matière d'accès à ces gares de façon à « favoriser l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants ».

- **Libre diffusion des données nécessaires à l'information du voyageur (art. 4)**

Le libre accès aux données relatives aux transports et à la mobilité est précisé : « Les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service [...]. »

Il s'agit des données « relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport [et des données] issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux gérés par ou pour le compte des autorités organisatrices de transport ».

- **Création d'un schéma régional des gares routières (art. 10)**

Ce schéma est intégré au SRI (devenu volet intermodalité du SRADDET par la loi NOTRe). « Il indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges ». Les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou de voirie doivent coordonner les actions d'aménagement de ces gares routières dans le respect des prescriptions du schéma.

- **Disposition sur les voitures de transport avec chauffeur (VTC) (art. 19)**

Aux abords des gares et aéroports, les VTC peuvent déroger à l'interdiction de stationnement lorsqu'ils peuvent justifier d'une réservation préalable du client.

## 5 – Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV)

[Loi promulguée le 17 août 2015](#)

### **Dispositions générales**

La Loi TECV confirme et précise les objectifs nationaux en matière de :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre (-40 % en 2030 par rapport à 1990 , facteur 4 d'ici 2050 réaffirmé)
- réduction de la consommation énergétique finale (-50 % en 2050 par rapport à 2012)
- réduction de la consommation totale des énergies fossiles (-30 % en 2030 par rapport à 2012)
- part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie (23 % d'ici 2020, 32 % d'ici 2030)
- réduction de la part du nucléaire dans la production d'électricité d'ici 2025 (**art. 1**)

Elle crée le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Arrêté au plus tard le 30 juin 2016, il vise à atteindre des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants fixés aux échéances 2020, 2025 et 2030. Il est réévalué tous les 5 ans, et, si nécessaire, révisé. Ses objectifs et actions doivent être pris en compte dans les SRCAE et PPA. (**art. 64**)

### **Dispositions relatives à la mobilité**

- **Renouvellement du parc en véhicules à faibles émissions (art. 37)**

L'État et ses établissements publics doivent acquérir ou utiliser au moins 50% de véhicules à faibles émissions pour un parc de plus de 20 véhicules de -3,5 t de PTAC ou de +3,5t de PTAC.

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les entreprises nationales doivent acquérir ou utiliser au moins 20% de véhicules à faibles émissions pour un parc de plus de 20 véhicules de -3,5 t de PTAC.

Cette disposition s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les -3,5t et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour les +3,5t de PTAC.

Un véhicule à faibles émissions est défini comme un véhicule électrique ou de motorisation à faible niveau d'émission (critères définis par décret).

- **Renouvellement du parc des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande (art. 37)**

L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la métropole de Lyon doivent acquérir ou utiliser au moins 50 % d'autobus et d'autocars à faibles émissions lors du renouvellement de leur parc à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (2018 pour la RATP) puis 100 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

- **Possibilité d'expérimenter la circulation de véhicules autonomes (art. 37)**

Le Gouvernement peut prendre par ordonnance toute mesure permettant « la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales ».

- **Stratégie pour le développement de la mobilité propre (art. 40)**

L'État définit par voie réglementaire une stratégie pour le développement de la mobilité propre concernant :

- « le développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant
- l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules
- les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun

terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial

- le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage
- l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises »

Cette stratégie fixe des objectifs pour ces différents items (sauf le développement des modes de transports collaboratifs), définit les territoires et les réseaux routiers prioritaires pour le développement de la mobilité propre et constitue un volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie.

- **Déploiement de l'infrastructure de charge électrique (art. 41)**

La France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge sur les places de stationnement des ensembles d'habitations et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public.

- **Augmentation des places de stationnement pour vélo (art. 41)**

La France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos. Un décret en Conseil d'État fixe le nombre minimal de places de stationnement réservées aux vélos lors de la construction d'un bâtiment.

- **Utilisation des énergies renouvelables dans les transports (art. 43)**

L'État crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans tous les modes de transport en 2020 soit égale au moins à 10 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et 15 % en 2030.

De plus, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants seront fixés.

- **Création des zones à circulation restreinte (art. 48)**

Des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou de révision. Elles sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés.

- **Création d'une indemnité kilométrique vélo (art. 50)**

L'employeur prend en charge tout ou partie des frais de déplacements domicile-travail des salariés venant à vélo. Un cumul est possible avec le remboursement de l'abonnement TC, dans le cas d'un parcours intermodal TC+vélo. Le montant de l'indemnité est fixé par décret

- **Modification de la définition du covoiturage (art. 52)**

La définition du covoiturage est modifiée : « utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non onéreux, excepté le partage des frais, et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux »

- **Création d'un schéma de développement des aires de covoiturage par les AOM (art. 52)**

Les autorités organisatrices de la mobilité établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage.

- **Servitude pour les transports urbains par câble (art. 52)**

Le Gouvernement peut prendre par ordonnance toute mesure permettant l'instauration d'une servitude d'utilité publique pour les transports urbains par câble.

- **Création du plan de mobilité rurale (art. 55)**

Le SRI peut être complété par un plan de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport. Il est élaboré par l'établissement public du SCoT ou le pôle d'équilibre territorial et rural.

- **Précisions sur les plans de mobilité (PDE/PDIE) (art. 51)**

Le plan de mobilité (PDE/PDIE) est défini : « il vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise et en particulier ceux de son personnel [...] Il évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. »

Outre des mesures sur la mobilité des personnes, il peut également comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

Il est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

Dans le périmètre d'un PDU, toute entreprise regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité.

- **Précisions sur les PDU et PLUi-D (art. 66)**

La liste et composition des agglomérations de plus de 100 000 habitants est mise à jour par arrêté. La compatibilité avec le SRCAE est complétée par la compatibilité avec les objectifs du PPA pour le PLUi-D. L'évaluation des émissions générées par les déplacements est étendue aux polluants locaux (modalités fixées par décret).