



LOI MOBILITÉS

Les grandes lignes de la loi LOM

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019 et publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019.

Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, la loi réforme profondément les mobilités en France, et met en œuvre une volonté transversale en intégrant les enjeux environnementaux ou sociaux des déplacements, selon quatre objectifs :

- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport
- Sortir de la dépendance automobile
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités
- Réussir la transition écologique

Comprenant 189 articles, cette loi couvre de larges domaines, et de nombreuses mesures, touchant aussi bien les collectivités, la planification, que les usagers, les gestionnaires.

Cet *info'*Vallées va se concentrer sur ces principales mesures touchant les collectivités locales, EPCI ou communes, qui vont devoir se positionner sur de nouvelles compétences et de nouveaux outils de planification de la mobilité, ainsi que répondre à de nouvelles obligations pour l'accès à la mobilité et à l'information pour tous.

Nos territoires vont devoir définir des bassins de mobilité, ce qui sera une gageure pour ceux-ci compte tenu de la proximité de Paris et de Roissy. Beaucoup de nos concitoyens vont travailler dans la région-capitale voisine mais se déplacent aussi dans l'ensemble de la région Hauts-de-France pour d'autres motifs.

La date limite de la détermination de ces bassins de mobilité a été fixée dans la loi. Il s'agit donc que chaque territoire s'y attelle le plus rapidement possible, sinon c'est à l'échelle régionale que sera défini un bassin de mobilité qui ne correspondra pas forcément à nos besoins.

Bonne lecture !



LOI LOM : la compétence mobilité réorganisée

Tout le territoire national
couvert
par une Autorité
Organisatrice de Mobilité

La loi d'orientation des mobilités souhaite que le territoire national soit intégralement couvert par des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), afin d'organiser la mobilité sur tous les territoires, même les plus enclavés ou faiblement habités, et à l'échelle la plus appropriée.

Cette réorganisation des territoires non couverts actuellement par une AOM doit s'effectuer d'ici le 1^{er} juillet 2021 par un transfert de compétence des communes, soit à l'échelle des communautés de communes, soit à défaut, de la Région.

La compétence d'organisation de la mobilité n'étant pas soumise à la définition d'un intérêt communautaire, le transfert des prérogatives et missions depuis les communes vers la communauté de communes s'effectue d'un seul bloc.

Si les communautés de communes pouvaient, avant l'entrée en vigueur de la LOM, exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, la LOM invite ces communautés à statuer sur une éventuelle prise de compétence avant le 31 décembre 2020, pour un exercice effectif au 1^{er} juillet 2021. Cette prise de compétence s'effectue selon les règles de droit commun relatives aux transferts de compétences dans les communautés de communes.

Même une fois la compétence d'organisation des mobilités transférée à une intercommunalité à fiscalité propre (communautés et métropoles), la LOM maintient une possibilité de transfert de la compétence aux syndicats mixtes fermés/ouverts et ouvre cette possibilité au bénéfice des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR).

Ainsi les intercommunalités deviennent compétentes en matière d'organisation de la mobilité, et à défaut d'une telle prise de compétence par les communautés de communes, la Région sera AOM pour les territoires « non couverts ».

Si elle n'est pas transférée, la compétence revient donc à la Région qui l'exerce sur le territoire de la communauté de communes concernée au 1^{er} juillet 2021.

*Bien entendu,
les communautés
d'agglomération,
les communautés urbaines,
les métropoles et la Métropole
de Lyon demeurent autorités
organisatrices de la mobilité
et obligatoirement
compétentes en ce domaine
conformément à ce
qu'ont prévu les lois
Chevènement de 1993
et MAPTAM de 2014,
ainsi que les syndicats mixtes
fermés/ouverts
qui ont déjà reçu
la compétence.*

Règles des votes du transfert de compétence

aux communautés de communes

Pour que le transfert de compétence d'organisation de la mobilité soit effectif au 1^{er} juillet 2021, il doit recueillir l'accord :

- du conseil communautaire par délibération à la majorité absolue des suffrages exprimés avant le 31 décembre 2020 et notifiée à chaque maire,
- et des deux tiers au moins des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population, ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population. Les conseils municipaux des communes membres ont trois mois pour délibérer selon la même règle habituelle de majorité. A défaut de délibération municipale adoptée dans ce délai de trois mois, leurs décisions sont réputées favorables. Doit en outre être recueilli, l'accord de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée et lorsqu'elle existe.

Lorsque la majorité qualifiée est atteinte, la loi prévoit une période de 3 mois, entre le 31 mars 2021 et le 30 juin 2021, pour organiser le transfert de la compétence à la communauté de communes.

Si la communauté de communes a décidé de ne pas prendre la compétence au 1^{er} juillet 2021, le transfert « a posteriori » de la compétence ne pourra se faire que dans deux cas : soit la communauté de communes est nouvelle, c'est-à-dire issue d'une nouvelle fusion de communautés de communes, soit ce transfert de compétence se fait dans le cadre d'une création ou adhésion à un syndicat mixte doté de la compétence en matière de mobilité.

Par ailleurs, si la communauté de communes change de statut (transformation consécutive d'une fusion ou non) pour devenir une communauté d'agglomération, elle deviendra automatiquement AOM.



ORGANISATION DU TRANSFERT DES COMPÉTENCES

EPCI devenue AOM au 1^{er} juillet 2021

Les services municipaux éventuellement existants sont transférés à la communauté de communes suivant le droit commun de l'intercommunalité, conformément aux principes de spécialité et d'exclusivité ; les agents communaux entièrement affectés à ces services sont transférés à la communauté, tandis que ceux qui n'exercent qu'une partie de leurs missions dans ce cadre sont de plein droit mis à disposition de la communauté, sauf si un transfert leur est proposé et obtient leur accord.

Cependant, le transfert des services de mobilité organisés par la Région préalablement existants n'est pas automatique et la communauté de communes a le choix de se faire transférer ces services de mobilité ou non. Si elle choisit de reprendre ces services de mobilité, ce choix s'impose à la Région et cette reprise se fait dans un délai convenu avec elle. Ceci constitue une spécificité pour les communautés de communes par rapport aux autres catégories d'EPCI à fiscalité propre (communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles) pour lesquels il existe une substitution de plein droit dans l'ensemble des droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité intégralement effectués sur leurs ressorts territoriaux.

D'autre part, les communautés de communes qui deviendront AOM à compter du 1^{er} juillet 2021 n'auront pas l'obligation de créer un nouveau réseau de transport public régulier.

EPCI non devenue AOM au 1^{er} juillet 2021

La Région devient compétente sur le territoire de la communauté de communes. Même si la compétence est régionale, les communes qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la Région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peuvent continuer à prélever le versement mobilité.

Pour autant, une communauté de communes qui aurait décidé de ne pas être AOM pourra continuer à exercer l'organisation des transports en tant que AO2, d'autorité organisatrice de la mobilité de second rang, pour le compte de la Région par délégation de compétence..

LES RÉGIONS : « chefs de file » de la mobilité

La Région est autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) sur l'ensemble de son territoire et peut être AOM « locale » au sein des communautés de communes non compétentes en matière d'organisation de la mobilité.

Au titre d'AOMR, la Région est « chef de file » de l'organisation de la mobilité, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour :

- 1 Organiser des services réguliers de transport public de personnes
- 2 Organiser des services à la demande de transport public de personnes
- 3 Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10
- 4 Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités
- 5 Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages

La Région assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.

La Région contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et la pollution sonore.

Dans le cas où la Région devient compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire d'une communauté de communes au 1^{er} juillet 2021, la Région exerce la plénitude des missions dévolues aux AOM, sauf pour les services déjà organisés au 1^{er} juillet 2021 par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes qui peuvent, après avoir informé la région, continuer à organiser librement ce service.

En outre, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du CGCT relatif aux délégations de compétences, la Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés par la loi, à :

- une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie ;
- un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ;
- une autre autorité organisatrice de la mobilité ;
- ou à un syndicat mixte de transports de coordination.

Définition des bassins de mobilité

par la Région

La Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

1. les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
2. la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
3. les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
4. le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
5. l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la Région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport, les départements, les communautés de communes non AOM. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le Conseil Régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la Région.

BASSIN DE MOBILITÉ

Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Sauf accord formel de son assemblée délibérante, le territoire d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité.

Lorsque l'importance des mobilités interrégionales le justifie, deux ou plusieurs régions peuvent exercer ces actions à l'échelle d'un bassin de mobilité interrégional qu'elles définissent et délimitent, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport, les départements. Ce bassin interrégional est présenté dans le projet de cartographie des bassins de mobilité qui leur est soumis pour avis avant son adoption par les conseils régionaux concernés.

CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un contrat opérationnel de mobilité avec les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Peuvent faire partie du contrat les autres établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire, dont le cas échéant, une région limitrophe du bassin de mobilité concerné.

Le contrat définit les modalités de l'action commune des AOM, ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures

pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités. Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires. Il fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires. Chaque AOM rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

Dans le cas d'un bassin de mobilité situé sur le territoire de plusieurs régions, ces dernières élaborent et révisent un contrat opérationnel de mobilité dans les mêmes conditions

NOUVELLE DÉFINITION de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité : compétence élargie

Les nouvelles missions des AOM

Les missions des AOM sont réinscrites comme telles :

1 Organiser des services réguliers de transport public de personnes

2 Organiser des services à la demande de transport public de personnes

3 Organiser des services de transport scolaire aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8

4 Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités

5 Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages

Les autorités peuvent également :

1. Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
2. Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
3. Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Les autorités assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Les autorités contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

ZOOM SUR LES COMITÉS DES PARTENAIRES

Les AOM créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

Les AOM consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.

L'AOM consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du PDM.

Lorsqu'elle intervient comme AOM locale pour une communauté de communes ayant refusé la compétence, la Région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité.

MOBILITÉ INCLUSIVE

La LOM modifie le code des transports pour que les mesures en faveur d'une mobilité solidaire ne soit plus une possibilité mais une obligation :

« Des mesures particulières sont [ndlr : et non plus « peuvent être »] prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs »



La LOM précise par ailleurs que ces mesures doivent favoriser l'accessibilité des personnes en situation de handicap et des familles, principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel. Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte " mobilité inclusion " .

Ces mesures tarifaires spécifiques peuvent aller jusqu'à la gratuité. Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une carte " mobilité inclusion " ne peut être restreint ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite ne disposant pas de cette carte peuvent être dispensées de ces deux obligations.

Favoriser l'accessibilité des personnes en situation de handicap et de leurs familles

Mesures tarifaires spécifiques pouvant aller jusqu'à la gratuité

Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition.

La loi précise que les services de substitution peuvent prendre la forme de transports de substitution ou de mesures de substitution.

Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel.

MOBILITÉ SOLIDAIRE

La Région, les AOM, les syndicats mixtes AOM, le Département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

A cet effet, la Région et le ou les Départements concernés pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire.

Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Le plan d'actions définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité.

Il prévoit, notamment, les 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.

LE PLAN DE MOBILITÉ : le nouveau PDU

Les AOM assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Elles contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.



Le plan de mobilité (PDM) – nouvelle dénomination du plan de déplacements urbains (PDU) – ou le plan de mobilité simplifié (PDMS) est élaboré par l'AOM sur son ressort territorial.

C'est également l'AOM qui est en charge de son évaluation.

Le PDM reste obligatoire dans les unités urbaines au sens de l'Insee de plus de 100 000 habitants.

La loi a défini un délai de 24 mois pour que les nouvelles AOM soumises à cette obligation élaborent un PDM.

Plan de mobilité obligatoire dans les unités urbaines de 100 000 habitants

Delai de 24 mois pour les nouvelles AOM pour élaborer un Plan de mobilité

Les communautés de communes sont, dans tous les cas, exonérées de l'obligation d'élaborer un PDM même dans le cas où existeraient des communautés de communes compétentes dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants

Les AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un PDM peuvent être cependant incitées à faire ce choix car le recours à un PDM permet de définir des prescriptions plus fortes en matière de stationnement et de partage modal de la voirie. Lorsque la Région est AOM en lieu et place de la Communauté de communes, elle a aussi la possibilité d'élaborer un PDM ou un PDMS, à l'échelle du bassin de mobilité le cas échéant. La compétence d'un syndicat mixte porteur d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT) peut également être élargie à l'élaboration d'un PDM ou d'un PDMS. Ce plan doit alors couvrir l'ensemble du SCoT et inclure entièrement tous les ressorts territoriaux des AOM de son territoire.

COMPATIBILITÉ PDM ET DOCUMENTS D'URBANISME

Les liens de compatibilité entre les plans de mobilité et les documents de planification spatiale et d'urbanisme (PLU, SCOT, SRADDET) sont identiques à ceux qui existaient auparavant avec les PDU.

La LOM introduit en revanche un rapport de compatibilité entre le PDM et le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) si le périmètre du PCAET englobe ou recoupe celui du PDM. A l'inverse, si le périmètre du PDM est plus large, celui-ci doit « prendre en compte » le PCAET, notamment dans le cas de plusieurs PCAET qui coexistent sur le ressort territorial du plan de mobilité.



PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons définissant également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial, ainsi que les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

Il peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PDMS)

Contrairement au PDM, le plan de mobilité simplifié :

- n'est pas soumis à la procédure d'enquête publique ;
- ne comporte pas d'évaluation environnementale ;
- n'est pas concerné par les rapports de compatibilité ou de prise en compte avec les autres documents de planification.

Il peut être élaboré par une AOM. Il couvre l'ensemble de son territoire. Il prend en compte les plans de mobilité employeur existant sur le territoire qu'il couvre.

La compétence de l'EPCI ou du syndicat mixte peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un PDMS couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des AOM situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

SERVICES D'INFORMATION ET DE BILLETTE MULTIMODALES

Les AOM veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial et à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées.

Un service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

Il peut effectuer :

1. la délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation ;
2. sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, la revente desdits services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires.

Les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur doivent être présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur.

Les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions, y compris les critères liés directement ou indirectement au profil de l'utilisateur, sont explicites et aisément identifiables et ne se fondent sur aucun autre accord commercial entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services de transport. Pour les services ferroviaires de transport de voyageurs, le gestionnaire d'infrastructure, en coordination avec les entreprises ferroviaires, assure, directement ou par l'intermédiaire d'un tiers, la réservation des prestations d'assistance en gare, à la montée et la descente du train, et des prestations de transports de substitution, ainsi que la délivrance de ces prestations aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Une plateforme unique de réservation est créée à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle organise les échanges d'informations de ces personnes avec les entreprises ferroviaires et des entreprises ferroviaires entre elles. L'accueil en gare des personnes handicapées et à mobilité réduite est effectué en un point d'accueil unique.

LES MOBILITÉS ACTIVES au cœur des mobilités quotidiennes

La LOM souhaite promouvoir les mobilités dites actives. Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.

Identification nationale des vélos pour la lutte contre le vol

Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion. Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés qui fait l'objet d'un traitement automatisé.



Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024.

La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'AOM dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations au sein de ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos au regard notamment de la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

A compter du 1^{er} juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées, avant le 1^{er} janvier 2020 dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés.



Schéma national des véloroutes

Le schéma national des véloroutes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu.

Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans.

Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

Les aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré.

Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances.

Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'Etat, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie.

Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu.

Le schéma national des véloroutes pourra donner les priorités des voies à réaliser ou à rénover.

En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE et PCAET

Pour les EPCI regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère, un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques est élaboré à compter de 2022 et au plus tard en 2025

Pour les EPCI regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère, un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques est élaboré à compter de 2022 et au plus tard en 2025.

Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité. Cette étude porte également sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions. Le plan d'action prévoit également les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.

Si les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'action est renforcé dans un délai de dix-huit mois, sans qu'il soit procédé à une révision du plan climat-air-énergie territorial (PCAET), ou lors de la révision du PCAET si celle-ci est prévue dans un délai plus court.

Lorsqu'un PCAET adopté avant la publication de la LOM ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, ce dernier est adopté avant le 1^{er} janvier 2021 pour les EPCI où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, ou avant le 1^{er} janvier 2022 pour les autres EPCI. Pour les PCAET comportant un plan existant avant la LOM, leur mise à jour est prévue dans les mêmes délais.

ZOOM SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air fixées par décret ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI compétent. A compter du 1^{er} janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre.

Pour aller plus loin...

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



Retrouvez l'ensemble de la loi
sur www.legifrance.gouv.fr



Directrice de la publication :
Pascale POUPINOT

Rédaction : Pauline LECIEUX

Conception - Réalisation :
Virginie MORIN-MAUBOUSSIN

N° ISSN : 1761-7705

crédit photos (hors crédit spécifique) :
©Oise-les-Vallées