

LE COURRIER DES MAIRES

et des élus locaux



Les mobilités propres

DE 1 À 14

La réglementation en centre-ville

Création et cadre des zones à faibles émissions (ZFE), zones à trafic limité, autorités compétentes, péages urbains, engins de déplacement personnel... p. 3

DE 15 À 28

L'incitation aux véhicules propres

Interdictions de circulations, circulation différenciée, système Crit'Air, voitures diesel, barème de stationnement, véhicules électriques et bornes de recharge... p. 7

DE 29 À 45

Le développement de la mobilité partagée et décarbonée

Covoiturage, label autopartage, locations de vélos, aides aux mobilités actives, forfait mobilité durable, multimodalité... p. 10

DE 46 À 50

La solution numérique

Services numériques, «Mobility as a service» (Maas), ouverture des données, service d'information multimodale, obligations de service numérique... p. 14



Principal actionnaire: Info Services Holding.
Société éditrice: Groupe Moniteur SAS au capital de 333900 euros.
Siège social: Antony Parc2 - 10, place du Général de Gaulle - La Croix de Berry - BP 20156 - 92186 Antony Cedex.
RCS: Nanterre 403 080 823.
Numéro de commission paritaire: 0425 T 86402.
ISSN: 1252-1574.
Président-directeur de la publication: Julien Elmaleh.

RÉFÉRENCES

- Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (loi « climat et résilience »).
- Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM).
- Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV).
- Loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public.
- Ordonnance n° 2021-1490 du 17 novembre 2021 portant transposition de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.
- Décret n° 2021-1595 du 7 décembre 2021 relatif au service numérique d'information et de billetterie multimodal.
- Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare.
- Décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'export de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs.
- Décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique territoriale.

- Décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements.
- Décret n° 2020-1554 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans les établissements publics de santé, sociaux et médico-sociaux.
- Décret n° 2020-678 du 5 juin 2020 relatif à la nature des frais de covoiturage et aux conditions de versement d'une allocation par les autorités organisatrices.
- Décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 portant définition du seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage
- Décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'Etat.
- Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel.
- Décret n° 2014-1313 du 31 octobre 2014 pris pour l'application de la loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public.
- Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes des agglomérations de plus de 100000, 150000 et 250000 habitants conformément à l'article R.221-2 du code de l'environnement et à l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales 2021 (NOR: TRER2137357A).

LEXIQUE

AOM

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est une personne publique, notamment collectivité territoriale ou groupement de collectivités, compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial.

RESSOURCES

Mobilités et transports, les articles du « Courrier des maires »
www.courrierdesmaires.fr/mobilite-transport/

Les mobilités propres

Si les déplacements sont absolument nécessaires à la vie économique, sociale et culturelle, ils sont aussi pour une grande partie responsables de nos émissions carbone. C'est donc tout logiquement que notre droit s'est emparé ces dernières années du sujet, en tentant d'encourager, d'inciter ou d'obliger à une transition vers des mobilités moins consommatrices d'énergie.

Les collectivités territoriales, de par leurs compétences en matière de mobilité ou

d'environnement, ont évidemment une place prépondérante dans la mise en œuvre de cette politique de mobilité « propre ».

Qu'il s'agisse de réglementer la circulation ou le stationnement en centre-ville en imposant des restrictions environnementales, d'instaurer des zones à faibles émissions, d'encourager les particuliers à la conversion écologique, de doter leurs propres flottes de véhicules propres, de permettre largement l'utilisation d'engins de déplacement décarbonés ou de favoriser le report modal au

détriment de l'autosolisme, elles jouissent d'un éventail de possibilités assez rare.

Ce 50 questions-réponses offre un panorama de ces solutions destiné à les aider à assumer cette lourde responsabilité.

Par **Stella Flocco, Alexandra Aderno et Aloïs Ramel**, avocats à la cour, cabinet Seban et associés

1

Qu'est-ce qu'une zone à faibles émissions ?

Une zone à faibles émissions (ZFE) est un dispositif destiné à faire baisser les émissions de polluants et, partant, à améliorer la qualité de l'air.

Concrètement, dans la zone considérée, l'autorité de police de la circulation – le maire de la commune ou le président de l'EPCI à fiscalité propre s'il s'est vu transférer ledit pouvoir de police – met en œuvre des restrictions de circulation et détermine les catégories de véhicules autorisés à circuler, pour atteindre l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique visé, notamment dans les centres urbains les plus denses, à savoir dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision.

Les conditions et procédures d'instauration de ces zones ont été précisément décrites par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (antérieurement, sous la loi « Notre », on parlait de zones à circulation restreinte). Ces dispositions sont codifiées aux articles L.2213-4-1 et L.2213-4-2 du CGCT.

2

La création d'une zone à faibles émissions est-elle obligatoire ?

Oui, la création d'une ZFE est obligatoire avant le 31 décembre 2020, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement (valeurs limites relatives au dioxyde d'azote, aux particules PM10 ou PM2,5) ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent.

Elle l'est aussi à compter du 1^{er} janvier 2021, dans un délai de deux ans, dans les mêmes conditions et dès lors que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements (ces transports sont la première source des émissions polluantes, ou les lieux concernés par le dépassement sont situés majoritairement à proximité des voies de circulation routière).

Enfin, depuis la loi « climat et résilience » du 22 août 2021, une ZFE doit être créée avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

3

Comment sont délimitées les ZFE et les restrictions de circulation liées ?

Les ZFE sont délimitées par un arrêté pris par l'autorité compétente en matière de police de la circulation. Elle doit recueillir l'accord du préfet de département et du président du conseil départemental si des voies du domaine public national ou départemental y sont incluses. Plus précisément, l'arrêté doit déterminer les catégories de véhicules concernés par les restrictions, étant précisé que, pour certaines zones obligatoires, la loi fixe elle-même les restrictions de circulation des véhicules de moins de 3,5 tonnes et, par ailleurs, qu'un certain nombre de catégories de véhicules ne peuvent se voir opposer une interdiction d'accès à la ZFE (R.2213-1-0-1 du CGCT). Il doit également préciser les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées, et la procédure de délivrance de ces dérogations.

Les restrictions de circulation prises doivent être « (...) cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère ». Par ailleurs, l'arrêté doit préciser la durée pour laquelle la ZFE est créée.

4

Quelle est la procédure d'instauration d'une ZFE ?

Une étude doit justifier la création d'une ZFE. L'étude présente l'objet des mesures de restriction, justifie leur nécessité et expose les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Le projet d'arrêté et l'étude sont mis à la disposition du public et soumis pour avis aux AOM de la zone et de ses abords, aux communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie et chambres consulaires concernées. Sans réponse dans un délai de deux mois, les avis sont réputés favorables.

Une campagne d'information locale doit également avoir lieu, d'une durée minimale de trois mois. Elle a pour but de porter à la connaissance du public le périmètre contrôlé, les restrictions de circulation mises en œuvre ainsi que les solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle disponibles. L'efficacité de la ZFE doit être évaluée au moins tous les trois ans.

5

Le nombre de ZFE a-t-il vocation à augmenter ?

Oui, puisque la loi « climat et résilience » du 22 août 2021 a étendu l'obligation de mise en place de ZFE à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain avant le 31 décembre 2024.

Il faut préciser que cette obligation sera réputée satisfaite si, sur le territoire de l'agglomération concernée, l'EPCI à fiscalité propre le plus important a créé une ZFE « couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ».

La liste des communes concernées est fixée par arrêté du ministre de l'Environnement et des transports et actualisée tous les cinq ans au moins. Il s'agit de l'arrêté du 22 décembre 2021 (NOR: TRER2137357A), les communes concernées figurant aux annexes I et II.

A ce jour, huit ZFE ont été mises en place en France : 40 communes de l'agglomération parisienne, la métropole de Lyon et de Grenoble, Rouen-Normandie, Reims, Nice Côte d'Azur, Toulouse, Saint-Etienne.

6

Qu'est-ce qu'une zone à trafic limité et quels en sont les objectifs ?

Il s'agit d'un dispositif visant à promouvoir les mobilités douces par rapport à la circulation automobile à moteur. L'objectif est de diminuer le flux de véhicules en centre-ville en réservant la voirie aux piétons, aux cyclistes (et autres mobilités actives via des engins de déplacement personnel), aux transports en commun et à certaines catégories d'usagers (riverains, détenteurs d'une carte mobilité inclusion ou carte européenne de stationnement), de même que les services de police et de secours. Le trafic de transit y est généralement interdit. Ce type de zones existe déjà à Milan, Rome ou Madrid par exemple.

Son instauration a été annoncée au mois de mai 2021 dans le centre de Paris et la partie de la rive gauche située au nord du boulevard Saint-Germain (située dans les 5^e, 6^e et 7^e arrondissements). Initialement prévue pour le second semestre 2022, elle a finalement été reportée à 2024, avant l'ouverture des Jeux olympiques.

7

Quelle est l'autorité compétente pour l'instaurer ?

Il s'agit de l'autorité compétente en matière de circulation routière, c'est-à-dire, le maire à l'échelle d'une commune (articles L. 2113-1 à L. 2213-6 du CGCT).

A Paris, des règles spécifiques existent : la police de la circulation est partagée entre le maire et le préfet de police. S'agissant du projet de zone à trafic limité du centre de Paris, le préfet de police a exprimé de fortes réserves sur ce projet porté par la ville, notamment au regard des difficultés de circulation identifiées pour les services de police et de secours en périphérie de la zone.

8

Qu'est-ce qu'un péage urbain ?

Il s'agit d'un péage applicable aux véhicules terrestres à moteur, perçu à l'occasion du franchissement des limites d'un périmètre géographique déterminé ou circulant sur des voies routières déterminées, en vue d'y limiter la circulation ou la congestion automobile et de réduire ainsi la pollution et les nuisances environnementales. Le montant à acquitter par les automobilistes est défini par la collectivité publique en charge de l'organisation de la mobilité sur le territoire et, concrètement, le produit retiré sert à financer des actions en faveur des déplacements (en commun, décarbonés).

Dans le projet de loi d'orientation des mobilités, le péage urbain était dénommé tarif de congestion, il était fixé à 5 € pour les agglomérations de plus de 500 000 habitants et 2,50 € pour celles comptant entre 100 000 et 500 000 habitants.

9

Le dispositif de péage urbain existe-t-il en France ?

Non, il n'existe plus à date en France. En effet, le dispositif expérimental qui avait été créé par la loi dite « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 a été abrogé par la loi de finances pour 2022. Il était ouvert pour une durée maximale de trois ans et réservé aux agglomérations de plus de 300 000 habitants (art. 1609, quater A du code général des impôts) et aucune collectivité ne s'en était saisie.

Le successeur de ce dispositif, le « tarif de congestion », souhaité dans le cadre des Assises de la mobilité et prévu dans le projet de la loi d'orientation des mobilités (LOM), ne figurait finalement pas dans la version du texte soumise au Parlement. Ce dispositif, que le législateur n'a pas retenu, a de nouveau été évoqué par la Cour des comptes dans son rapport 2022, « Les transports collectifs en Ile-de-France », comme une piste de recettes pour les transports franciliens à explorer.

10

Des péages urbains existent-ils en Europe et dans le monde ?

Oui. Ce dispositif existe dans de nombreuses agglomérations européennes et mondiales telles que Londres, Rome, Milan, Florence, Naples, Stockholm, Singapour ou New-York. A Londres, le « London congestion charging scheme » existe depuis février 2003 et s'applique aux véhicules privés et commerciaux. La redevance est un forfait quotidien acquitté pour une utilisation illimitée au cours de la journée (13,40 € en 2019). Le contrôle de la zone est effectué à l'aide de caméras de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques, situées aux points d'entrée et de sortie de la zone.

De manière générale, ainsi que relevé dans le cadre des Assises de la mobilité, de fortes réticences ont été exprimées par la population préalablement à la mise en place du dispositif, alors qu'il a reçu un avis majoritairement favorable à la suite de son instauration « (...) une fois que les effets bénéfiques du péage urbain étaient constatés par les habitants » (Assises de la mobilité, synthèse de l'atelier thématique « Mobilités plus soutenables »).

11

Que sont les engins de déplacement personnel (EDP) ?

Les engins de déplacement personnel (EDP) sont définis par le code de la route depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019. Les EDP non motorisés sont des véhicules de petite dimension sans moteur et les EDP motorisés sont des «véhicule(s) sans place assise, conçu(s) et construit(s) pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu(s) de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé(s) d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h».

En sont exclus les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite (art. R. 311-1 du code de la route, catégorie «Autres véhicules», nouvelles sous-catégories 6.14, 6.15 et 6.16). Concrètement, il s'agit des trottinettes, patinettes, hoverboard, gyropodes et monoroues.

12

Que dit la loi à leur sujet ?

Le législateur est seulement intervenu pour encadrer le développement du free-floating via la réglementation de l'occupation domaniale.

L'article L. 1231-17 du code des transports prévoit la délivrance d'un titre individuel d'occupation domaniale, de manière non discriminatoire, après procédure de sélection préalable, aux opérateurs de free-floating en contrepartie du paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Ce titre peut comporter un certain nombre de prescriptions, dont la liste est fixée par la loi (informations mises à disposition des utilisateurs par l'opérateur, conditions spatiales de déploiement des véhicules, mesures devant être prises par l'opérateur pour le retrait de ses engins hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service).

Dans ce champ, l'autorité publique en charge de la police de la circulation et du stationnement est libre de déterminer le régime plus ou moins strict des titres qu'elle délivre. Elle peut à cet égard s'inspirer du cahier de recommandations publié en février 2021 par le ministère des Transports.

13

Que prévoit le code de la route quant à l'utilisation des EDP ?

Le texte de référence est le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019, codifié au code de la route. Il fixe des règles de sécurité à respecter par les usagers : parmi les principales mesures, l'âge minimal de 12 ans pour conduire ce type d'engins ; l'interdiction de tracter ou pousser une charge ou un véhicule et de se faire tracter par un véhicule ; l'impossibilité qu'il y ait plusieurs conducteurs sur un même engin.

Sont également encadrés les espaces de circulation (la circulation en agglomération doit se faire sur les bandes ou pistes cyclables notamment), les prescriptions techniques des véhicules ou les équipements des usagers (par exemple le port d'un gilet ou d'un autre type d'équipement rétro réfléchissant est obligatoire pour la circulation de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante).

Il prévoit les amendes associées au non-respect de ces règles : contravention de 5^e classe (1 500 €) si la vitesse de l'EDP dépasse les 25 km/heure ; contravention de 2^e classe (35 €) en cas de transport de plusieurs personnes sur un EDP.

14

De quelle marge de manœuvre dispose le pouvoir local à leur égard ?

Avant le dispositif encadrant la délivrance des titres d'occupation du domaine public aux opérateurs de free-floating prévu par la LOM, les grandes agglomérations françaises sont très largement intervenues, à partir du printemps 2018, pour juguler le déploiement anarchique des EDP en libre-service dans l'espace public.

Les collectivités concernées ont d'abord eu recours à leurs pouvoirs généraux de police en matière de circulation et de stationnement et, parallèlement, au dialogue avec les opérateurs, ces derniers s'engageant dans la signature de chartes ou codes de bonne conduite (à Paris, Lyon et Bordeaux par exemple) pour tenter de réguler ces difficultés.

En outre, la ville de Paris a souhaité encadrer juridiquement l'activité, en lançant un appel à projets en décembre 2019 visant à sélectionner trois opérateurs devant se partager le marché parisien avec une flotte de 5 000 trottinettes chacun. Le dispositif est opérationnel depuis septembre 2020 ; les contrats seront prolongés jusqu'en février 2023.

15

Peut-on interdire la circulation dans certaines zones ou en cas de pollution ?

Oui, cette possibilité repose sur le système d'identification des véhicules fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et sur leur sobriété énergétique (art. L. 311-8 du code de la route).

Cette identification est traduite par une vignette dénommée «certificat qualité de l'air» (Crit'Air) applicable aux véhicules de deux à quatre roues (catégories M, N et L) (art. R. 318-2 du code de la route). L'identification de ces véhicules est obligatoire au sein de toute zone à faible émission.

Des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets des pointes de pollution sur la population peuvent être prises dans les zones touchées, telles que la limitation des vitesses maximales autorisées. Ces mesures peuvent aller jusqu'à l'interdiction de circulation des véhicules certains jours en fonction de leur numéro d'immatriculation ou de leur classification Crit'Air (art. R. 411-19 code de la route). Ainsi, les véhicules les plus mal classés dans le système Crit'Air peuvent se voir régulièrement privés de la possibilité de circuler les jours de pic de pollution.

16

Comment sont classés les véhicules dans le système Crit'Air ?

Les véhicules des catégories M, N et L au sens de l'article R. 311-1 du code de la route (voitures, transport de marchandises et motocyclettes de toutes sortes) sont catégorisés dans le système Crit'Air en fonction du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de leur sobriété énergétique. Le classement des véhicules tient compte notamment de leur motorisation, des normes techniques applicables à la date de réception ou de leur date de première immatriculation ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation (art. R. 318-2 du code de la route).

La classification précisée par arrêté prévoit six catégories de véhicules : par exemple, les voitures électriques ou à hydrogène ont une vignette verte (sans chiffre) et les voitures thermiques sont classées jusqu'à la catégorie 5 en fonction de leur date de première mise en circulation. Les véhicules thermiques antérieurs à 1997 ne sont pas classés et n'ont pas droit à une vignette. Cette vignette doit être apposée de façon visible à l'avant du véhicule.

17

Quelle autorité administrative décide de la mise en œuvre de la circulation différenciée et sur quelle zone ?

Si l'autorité compétente en matière de circulation (maire ou président d'EPCI à fiscalité propre) décide de la création d'une ZFE, c'est le préfet qui décide de l'instauration de la circulation différenciée en cas de pics de pollution (art. R. 411-19 du code de la route). Le préfet détermine à cette occasion la zone concernée par la mesure restrictive de circulation, qui n'est donc pas automatiquement reliée à une ZFE. Concrètement, cela signifie que des circulations différenciées (ou d'autres mesures restrictives) peuvent être décidées en dehors d'une ZFE ou bien, inversement, dans une partie seulement d'une ZFE. Les catégories de véhicules autorisés à circuler sont bien entendu précisées. Le préfet doit définir les modalités de publicité et d'information préalables des usagers en cas de mise en œuvre de ces mesures et a minima informer les maires concernés et transmettre un communiqué d'information à deux journaux quotidiens et à deux stations de radio ou de télévision, au plus tard à 19 h la veille de l'application de ces mesures.

18

Certains véhicules peuvent-ils disposer de dérogations à la circulation différenciée ?

Oui, le préfet peut prévoir un certain nombre de dérogations à la circulation différenciée, dûment motivées par des considérations d'intérêt général. Les véhicules affichant une carte mobilité inclusion pour les personnes handicapées, qui ne peuvent déjà être exclus de l'accès à une ZFE, bénéficieront le plus souvent d'une telle dérogation. Il en ira bien entendu de même des véhicules d'intervention et de secours.

Il est également d'usage de permettre la circulation des véhicules de transport en commun des lignes régulières, des cars de desserte des gares et aéroports agréés, des transports scolaires, des véhicules assurant l'enlèvement et le ramassage des ordures, des véhicules de transport de fonds, des véhicules d'approvisionnement en denrées périssables, des véhicules des professionnels de santé, des taxis, voire des véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement ou des véhicules transportant au moins un passager en plus du conducteur afin de promouvoir le covoiturage.

19

Quelle amende en cas d'infraction à la circulation différenciée ?

Si un véhicule circule dans une ZFE sans vignette Crit'Air ou si un véhicule non autorisé circule un jour de circulation différenciée, le contrevenant s'expose à une contravention de 3^e classe (véhicules particuliers, deux roues, utilitaires légers) ou de 4^e classe (poids lourds) prévues par les art. R. 411-19 et R. 411-19-1 du code de la route. Les montants maximums encourus sont respectivement de 450 et 750 € mais concrètement, ce sont les amendes forfaitaires qui sont appliquées (respectivement 68 € et 135 €). Le fait d'apposer sur son véhicule un certificat Crit'Air ne correspondant pas à ses caractéristiques constitue une contravention de la 4^e classe (R. 318-2 code de la route).

Contrairement au produit des amendes provenant des excès de vitesse contrôlés par radars automatisés, le produit des amendes relatives à l'infraction à la vignette Crit'Air n'est pas affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), dont le rôle est de financer des projets d'infrastructures de transport dans une logique de développement durable, ce qui peut étonner.

20

Les voitures diesel ou très polluantes peuvent-elles être interdites de circuler dans certaines agglomérations ?

Oui, cela est possible dans le cadre des ZFE puisque leur objectif est de fixer des restrictions de circulation applicables à certains types de véhicules. L'arrêté les instaurant est accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus (art. L. 2213-4-1 III CGCT). En outre, dans les ZFE obligatoires, la circulation des véhicules légers devra être prohibée :

- au plus tard le 1^{er} janvier 2023, pour les véhicules diesel antérieurs à 2001 et les véhicules essence antérieurs à 1997 (Crit'Air 5) ;
- au plus tard le 1^{er} janvier 2024, pour les véhicules diesel antérieurs à 2006 (Crit'Air 4) ;
- au plus tard le 1^{er} janvier 2025, pour les véhicules diesel antérieurs à 2011 et les véhicules essence antérieurs à 2006 (Crit'Air 3).

21

Le tarif de stationnement pourrait-il être modulé en fonction de la pollution du véhicule ?

Relevons que la loi permet aux autorités de police d'offrir aux véhicules à très faible émission (électriques notamment) des conditions de stationnement privilégiées (art. L. 318-1 code de la route). Concrètement, des emplacements de stationnement, parfois gratuits, peuvent leur être réservés en surface. S'agissant ensuite du barème de stationnement, qui est maintenant une redevance d'occupation domaniale, rien ne s'oppose à ce que des tarifs différenciés soient prévus en fonction du type de véhicules, pourvu que ces différences s'appuient sur des considérations objectives en lien avec un objectif d'intérêt général. Or, l'un des motifs de la décentralisation du stationnement payant, intégré à l'article L. 2333-87 du CGCT, est d'encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement. Il est d'ailleurs expressément précisé dans cet article que «Le barème tarifaire peut être modulé en fonction [...] de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique».

22

Existe-t-il des aides encourageant l'achat de véhicules électriques ?

Oui, la prime à la conversion gouvernementale vise à aider particuliers et professionnels à acheter un véhicule neuf ou d'occasion contre la mise au rebut d'un ancien véhicule. Si cette prime n'est pas spécifiquement dédiée à l'achat d'un véhicule électrique, elle est toutefois plus importante pour ce type de véhicules ou pour un véhicule hybride rechargeable dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 km (jusqu'à 5 000 € contre 3 000 € pour l'achat d'un véhicule thermique). La transformation d'un moteur thermique en un moteur électrique est éligible à la prime. Celle-ci est cumulable avec le bonus écologique, qui vise à aider à acheter ou louer un véhicule électrique ou hydrogène neuf ou d'occasion ou un véhicule hybride rechargeable neuf. Ce bonus s'élève à 6 000 € maximum pour une voiture.

Une surprime d'un maximum de 1 000 € est possible lorsque le bénéficiaire habite ou travaille dans une ZFE et qu'il a bénéficié d'une aide similaire attribuée par une collectivité territoriale. En effet, de plus en plus d'EPCI proposent également des primes importantes à la mobilité décarbonée.

23

Quand les véhicules thermiques cesseront-ils d'être vendus en Europe ?

L'Union européenne a rendu public le 14 juillet 2021 un nouveau « paquet climat » s'inscrivant dans le Pacte vert pour l'Europe lancé en 2019. Au sein de ce nouvel ensemble de projets de textes surnommé « Paré pour 55 », en référence à l'objectif de réduire les émissions carbone de l'UE de 55 % d'ici 2030, figure une proposition de modification du règlement 2019/631 concernant le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs. Celui-ci prévoit que d'ici à 2050, les émissions dues aux transports devront diminuer de 90 %. Cela passe par une réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves de 55 % (50 % pour les camionnettes) à compter de 2030 par rapport à 2021, puis de 100 % à partir de 2035. La vente de véhicules thermiques ne sera donc plus possible à cette date. Chaque constructeur a déjà annoncé son propre calendrier de sortie du thermique, en anticipant le plus souvent les échéances obligatoires.

24

Quelles sont les flottes publiques concernées par les obligations de verdissement ?

C'est la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui a posé des objectifs de verdissement des flottes publiques pour l'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes. L'ordonnance n° 2021-1490 du 17 novembre 2021 portant transposition de la directive (UE) 2019/1161 vise désormais largement les flottes des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.

25

Quelles sont les obligations imposées en la matière ?

L'article L. 224-8 du code de l'environnement fixe les quotas à respecter par l'Etat et les collectivités territoriales. Pour ces dernières, lorsqu'elles gèrent un parc de plus de 20 automobiles d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes, elles devront acquérir, lors du renouvellement annuel, des véhicules à faibles et à très faibles émissions dans les proportions suivantes :

- 30 % de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2024, 40 % du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029 et 70 % à compter du 1^{er} janvier 2030 ;
- 37,4 % de véhicules à très faibles émissions du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2029 et 40 % à compter du 1^{er} janvier 2030.

Pour les autres entités adjudicatrices et pouvoirs adjudicateurs, le quota s'élève à 40 % pour les véhicules à faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2022.

26

Quelles sont les obligations fixées en matière d'équipements en bornes de recharge ?

La loi du 22 août 2021 « climat et résilience » encadre les modalités d'installation de bornes de recharge dans les immeubles collectifs. A ce titre, le syndicat des copropriétaires a le choix de recourir au gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité (art. L. 353-12 du code de l'énergie) ou à un opérateur d'infrastructures de recharge (art. L. 353-13). Dans les deux cas, l'installation est sans frais pour le syndicat. La LOM prévoyait déjà un équipement obligatoire dès 2025 des parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels. La loi « climat et résilience » étend cette disposition aux parcs de plus de 20 emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

27

L'installation de bornes de recharge sur la voie publique doit-elle donner lieu à une autorisation administrative ?

Oui, l'installation de bornes de recharge sur le domaine public doit donner lieu à la délivrance d'une autorisation d'occupation conforme aux dispositions des articles L. 2122-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques. Par conséquent, une procédure de sélection préalable doit être organisée. En revanche, l'autorité organisatrice des transports (AOT) peut, dans des conditions très précises fixées par le décret n° 2014-1313 du 31 octobre 2014, être délivrée à titre gratuit si elle vise l'installation d'un réseau d'infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur l'espace public revêtant une dimension nationale.

28

Quel est l'intérêt d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de charge pour véhicules électriques (Irve) ?

La LOM a créé la possibilité pour les collectivités et EPCI titulaires de la compétence Irve d'élaborer, en concertation avec les gestionnaires de réseau de distribution et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Il a pour objet de définir les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit. Ce schéma doit comprendre un diagnostic, un projet de développement et des objectifs chiffrés, un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser, et un dispositif de suivi et d'évaluation. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des Irve.

29

Qui peut organiser des services de covoiturage ?

Le covoiturage ne constitue pas, à proprement parler, un service public de transport puisqu'il se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte (art. L. 3132-1 du code des transports). Néanmoins, toutes les AOM énumérées à l'article L. 1231 du code des transports, ainsi que la région, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale en application de l'article L. 1231-3 du code des transports, peuvent « organiser » ou contribuer au développement des services de covoiturage sous certaines conditions.

30

De quelle manière une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut organiser ou contribuer au covoiturage ?

Dans la mesure où le covoiturage est un service qui s'organise entre des conducteurs et des passagers, les AOM n'ont pas véritablement la capacité d'organiser ce service. Elles peuvent néanmoins intervenir pour faciliter la mise en relation des covoitureurs en mettant à la disposition du public des solutions de covoiturage, ce qui inclut des plateformes dématérialisées. Elles disposent également de leviers d'actions pour contribuer au covoiturage. Elles doivent notamment établir le schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique, elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans ce cadre ou encore inciter financièrement au covoiturage.

31

Quels sont les mécanismes d'incitation financière en matière de covoiturage ?

La possibilité de contribuer financièrement au covoiturage a été créée par la LOM afin d'en développer la pratique, notamment dans des zones rurales. Les AOM peuvent décider de verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement. Précisons que cette allocation, exonérée d'impôts, peut être délivrée directement au conducteur ou indirectement, par le biais d'une plateforme de covoiturage qui assure la mise en relation de conducteurs et de passagers.

32

Dans quelles conditions verser une allocation aux covoitureurs ?

Les AOM peuvent recourir au registre de preuve du covoiturage pour procéder au versement de l'incitation. Si les AOM versent l'incitation financière via la plateforme de covoiturage, la conclusion d'une convention, afin de définir les modalités de son versement et de flécher son utilisation finale, doit être envisagée. Elle pourrait s'apparenter à une convention d'objectifs et de moyens telle que celles utilisées pour les subventions publiques.

Enfin, l'article L. 1231-15 du Code des transports renvoie au pouvoir réglementaire le soin de fixer les conditions dans lesquelles les déplacements réalisés peuvent donner lieu au versement d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage mais qui n'a pas eu de passagers (Décret n° 2020-678 du 5 juin 2020).

33

Comment fixer le montant de l'allocation à verser aux covoitureurs ?

L'article L. 1231-15 du code des transports indique que, s'agissant des passagers, l'allocation ne peut être supérieure aux frais versés au conducteur dans le cadre du partage des frais. S'agissant des conducteurs, l'allocation perçue vient en déduction des frais pris en considération dans le cadre du partage des frais. Il s'agit d'éviter la professionnalisation du dispositif par une rémunération des conducteurs.

Il existe une dérogation à ce principe puisque le montant de cette allocation peut excéder les frais pris en considération si la distance des déplacements en question est inférieure à un seuil défini par décret et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur (décret n° 2020-679 du 5 juin 2020).

34

Qu'est-ce que l'autopartage ?

L'autopartage est défini à l'article L. 1231-14 du code des transports comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules ». Le législateur précise que chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule pour effectuer le trajet de son choix, dans les limites de ce qui est proposé par la solution d'autopartage et pour une durée limitée. Notons que, d'un point de vue technique, il existe plusieurs solutions d'autopartage : l'autopartage en boucle retour, l'autopartage en free-floating ou l'autopartage en one way.

35

Un service d'autopartage peut-il être mis en place dans chaque commune ?

En application de l'article L. 1231-14 du code des transports, ce n'est qu'en cas d'inexistence, d'inadaptation ou d'insuffisance de l'initiative privée que les AOM peuvent créer un service public d'autopartage. Dans ce cadre, l'AOM, dont le ressort territorial devrait s'étendre au-delà du territoire d'une commune, peut décider des lieux d'implantation des stations et du type de service à mettre en place.

Il peut donc, en théorie, décider que le service desservira toutes les communes de son ressort. La création d'un tel service nécessitera toutefois une coordination avec l'autorité gestionnaire de la voirie afin de délivrer des autorisations d'occupation du domaine public ou des permissions de voirie.

36

Comment bénéficier d'un label autopartage ?

L'article L. 1231-14 du code des transports autorise les AOM à délivrer un label « autopartage » aux véhicules affectés à cette activité. Dans ce cadre, l'AOM fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard d'objectifs prévus par la loi. Ces objectifs sont notamment la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre et les conditions d'usage de ces véhicules. L'AOM dispose d'une liberté d'appréciation pour décider de fixer d'autres objectifs pour élaborer les caractéristiques techniques des véhicules pouvant prétendre à une labellisation. De plus, la loi confie le soin à l'AOM de déterminer les conditions exactes que devront remplir les véhicules au regard de cet objectif. Ce label a donc vocation à être formalisé dans un document écrit et opposable aux opérateurs privés énonçant clairement les conditions auxquelles la délivrance du label est subordonnée.

37

Qui peut organiser des services de location de vélo ?

Conformément à l'article L. 1231-16 du code des transports, en cas de carence de l'initiative privée, les AOM et l'AOM régionale peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. De plus, conformément à l'article L. 1231-1-1, les AOM sont notamment compétentes pour organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer à leur développement. Ces mobilités actives se définissent comme l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée, tels que la marche et le vélo.

A cet égard, la loi ne définit pas les modalités d'organisation des mobilités actives. Néanmoins, il apparaît que la mise en place de prime à l'achat de vélos ou encore l'installation d'équipements de vélos dans les transports collectifs sont des moyens de contribuer à l'essor de ces services.

38

Comment développer les aménagements cyclables ?

Ce sont les gestionnaires de voirie qui sont compétents pour réaliser les aménagements cyclables. L'article L. 228-2 du code de l'environnement impose la création d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes et de bandes cyclables lors de réalisation ou de rénovation de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides. L'article L. 228-3 invite le gestionnaire de voirie à évaluer, en lien avec les AOM, lors des réalisations et des réaménagements de voies hors agglomérations, le besoin de réalisation d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Enfin, l'article L. 228-3-1 vise à assurer la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

39

Quelles incitations financières pour encourager la pratique de mobilités actives ?

Sur le fondement de leur compétence pour contribuer au développement des mobilités actives, les AOM peuvent prévoir un cadre incitatif encourageant à la pratique de la marche ou du vélo. A ce titre, de nombreuses AOM adoptent des plans vélo afin d'encadrer les modalités de leurs interventions. Elles peuvent ainsi octroyer des subventions publiques à des associations locales œuvrant pour développer le vélo telles que les ateliers de réparation, investir dans des manifestations, mettre en place des primes à l'achat de certaines catégories de bicyclettes ou encore soutenir la vélogistique. Enfin, le forfait mobilités durables (FMD) est un dispositif financier mis en place au profit des salariés et des agents publics pour les accompagner dans leur pratique.

40

Comment développer et organiser la pratique de la marche ?

L'organisation d'un service de marche passe par la mise en place de divers outils tels que la planification et la programmation, afin de réaliser une cartographie des itinéraires piétons dans le ressort territorial de l'AOM, l'aménagement des infrastructures et la sécurisation des voiries mais aussi la pacification du trafic automobile ou cycliste et l'aménagement de l'espace. Ainsi, l'AOM a un rôle important à jouer en ce qui concerne le mode de déplacement le plus élémentaire, qui peut parfois être le parent pauvre des politiques de mobilité d'une agglomération.

41

Peut-on développer des services de mobilité active grâce au versement mobilité ?

Oui, si l'instauration du versement mobilité est conditionnée par l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales à l'organisation d'un service public de transport régulier de personnes, en revanche, l'utilisation du produit du versement mobilité n'est pas fléchée. En effet, l'article L. 2333-68 dudit code prévoit que le versement est affecté aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'AOM mais aussi des lignes pénétrantes. En outre, toute action relevant de la compétence des AOM, dont les mobilités actives, peut bénéficier du produit du versement mobilité.

42

Quels sont les modes de transport éligibles au forfait mobilité durable ?

Ils diffèrent selon la nature de l'employeur. Pour les employeurs privés, l'article L. 3261-3-1 du code du travail énumère le vélo, le vélo électrique, les engins de déplacement personnel motorisés tels que les trottinettes, le covoiturage, les transports publics en dehors des abonnements comme modes de transport pris en charge par le FMD. L'article R. 3261-13-1 du code du travail complète cette énumération en mentionnant l'autopartage et la location ou la mise à disposition en libre-service des trottinettes, scooters et vélos électriques. Pour la fonction publique, trois décrets distincts relatifs au versement du FMD (n° 2020-543 du 9 mai 2020 pour la fonction publique de l'Etat, n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 pour la FPT ; n° 2020-1554 du 9 décembre 2020 pour les établissements publics de santé, sociaux et médico-sociaux) ont été édictés mais ils visent deux modes de transport seulement, le vélo et le covoiturage.

43

Quelles sont les opportunités de l'ouverture à la concurrence ferroviaire pour le verdissement des déplacements ?

L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs a commencé par les services non conventionnés (dits «SLO», services librement organisés) en décembre 2020 et se poursuit avec les services conventionnés, dans une première phase à titre facultatif (3 décembre 2019 au 24 décembre 2023) puis obligatoire (à compter du 25 décembre 2023).

Dans les pays pratiquant déjà la libéralisation, il a été constaté une croissance importante de l'offre de transport, conduisant généralement à une amélioration de la ponctualité, de la fréquence des dessertes et de la qualité des services à bord des trains et en gare. Autrement dit, l'ouverture à la concurrence constitue une opportunité d'augmentation du report modal des voyageurs vers le transport ferroviaire.

La recherche de la neutralité carbone passe aussi par la massification du fret ferroviaire, promue par le Conseil d'orientation des infrastructures.

44

Les solutions d'emport de vélos dans les trains s'améliorent-elles ?

Oui, la plupart des autorités organisatrices de transport ferroviaire veillent à ce que l'opérateur historique ou les nouveaux entrants proposent davantage de solutions d'emport de vélos dans les rames.

La LOM a créé une obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs ou rénovés affectés au transport de voyageurs (art. L. 1272-5 du code des transports). Le décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021 a précisé les obligations sur ce point : seuil minimum de 8 emplacements vélos pour les services de transports ferroviaires librement organisés (SLO) et les services d'intérêt national. Ce chiffre correspond à 2 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord. Il doit être compris entre 4 et 8 pour les services conventionnés régionaux de voyageurs. Une délibération prise par l'autorité organisatrice locale doit déterminer «le nombre minimal d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés». Cette obligation concerne les rames dont l'achat ou la rénovation sont engagés à compter du 15 mars 2021.

45

Au-delà, comment est favorisée la multimodalité vélo-train/bus ?

La LOM a renforcé les obligations d'équipement des gares (ferroviaires et routières) et des pôles d'échange multimodaux en faveur du stationnement sécurisé des vélos. Les gares identifiées par décret doivent être équipées avant le 1^{er} janvier 2024, celui-ci précisant également le nombre et les caractéristiques des équipements (décret n° 2021-741 du 8 juin 2021, voir art. D. 1272-1 et D. 1272-2 du code des transports). Plus de 1 100 gares sont répertoriées (soit 37 % du total), le décret précisant pour chaque gare le nombre minimal de places requises (déterminé en fonction de la fréquentation de la gare). Si la surface des emprises appartenant à SNCF Gares & Connexions ou à la RATP n'est pas suffisante pour l'implantation des stationnements, la loi prévoit que le concours des AOM concernées est sollicité afin de trouver des emplacements de substitution « au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés » (hors places réservées aux transports publics collectifs de personnes et aux PMR). Ce sujet peut être réglé dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité.

46

Comment le numérique peut-il contribuer au développement de la mobilité propre ?

Les Assises de la mobilité à l'automne 2017, qui ont précédé la LOM du 24 décembre 2019, ont mis en lumière le besoin de développer des solutions numériques pour rapprocher les transports en commun ou les mobilités partagées des citoyens, notamment dans les zones peu denses. Le numérique a ainsi un rôle important à jouer : le traitement de données de circulation à grande échelle permet l'apparition de calculateurs d'itinéraires performants intégrant les conditions de circulation en temps réel et tous les modes de déplacement, qu'ils soient individuels, partagés ou collectifs. Les applications peuvent ainsi orienter l'utilisateur vers le mode de déplacement le plus économe en CO₂, tout en permettant des solutions alternatives à l'autosolisme (apparition de plateformes de covoiturage adaptées notamment). L'apparition de solutions de type Maas ne peut qu'encourager l'intermodalité, vecteur de solutions moins énergivores.

47

La notion de Maas est-elle intégrée dans le droit français ?

La Mobility as a service (Maas) est le concept selon lequel des services numériques permettent à l'utilisateur d'accéder de la façon la plus complète et globale aux offres de transport. En utilisant une seule application, il bénéficie non seulement d'un calculateur d'itinéraire intégrant tous les modes de déplacement possibles et proposant le parcours optimisé en temps réel selon les critères retenus (coût, impact environnemental, rapidité, par exemple) mais également de la possibilité d'acheter un titre de transport unique, à charge pour le gestionnaire de l'application d'organiser les interfaces financières avec les différents transporteurs. La LOM a effectivement entendu encourager l'apparition de tels services numériques multimodaux (SNM, art. L. 115-10 du code des transports). Toutefois, cette avancée n'est que la dernière d'une série entamée il y a bien plus longtemps en matière d'information multimodale – depuis la loi SRU de 2000 – et d'open data, certaines règles spécifiques au transport ayant même été introduites en 2015 par la loi « Macron ».

48

Quelles obligations pèsent sur les collectivités en matière de service d'information multimodale ?

En application de l'article L. 1231-8 du code des transports, les autorités organisatrices de la mobilité dont les ressorts territoriaux sont inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants sont tenues de mettre en place un service d'information multimodale (SIM), consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers. Cela doit se faire en concertation avec l'Etat, les collectivités ou leurs groupements et les entreprises de transport. Cette obligation déjà ancienne (2000) suppose là aussi transfert et libre réutilisation des données de transport. Cette information multimodale obligatoire est destinée notamment à favoriser l'utilisation des transports en commun ou de modes de déplacement écologiques. En outre, le nouvel article L. 1115-8 du code des transports charge les AOM de s'assurer qu'un SIM ne concernant pas uniquement les services de mobilité conventionnés mais « l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial » existe sur leur territoire.

49

L'ouverture des données de mobilité est-elle destinée à s'accélérer ?

Oui, c'est l'un des objectifs de la LOM car cela permet l'apparition de solutions numériques plus performantes et plus complètes. Cette loi, précisée notamment par un décret du 28 décembre 2020, a modifié en profondeur l'article L. 1115-1 du code des transports en élargissant nettement le champ des données soumises à l'open data. Désormais, de façon très englobante, ce sont toutes « les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation » qui sont soumises à l'open data. Cette obligation pèse sur l'autorité organisatrice de la mobilité, qui peut néanmoins en confier la charge à ses opérateurs. Au-delà des services conventionnés, les données relatives au stationnement en ouvrage ou sur voirie sont également ouvertes, ainsi que celles concernant les services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel, celles concernant les points de recharge des véhicules électriques ou hybrides ou encore celles des services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage.

50

Quelles obligations pèsent sur les AOM en matière de développement de service numérique multimodal ?

L'article L. 1115-10 du code des transports, précisé par un récent décret du 7 décembre 2021, ne prévoit pas l'obligation de créer un service numérique multimodal (SNM) pour les AOM. Les SNM sont en revanche encouragés par un cadre juridique favorable, permettant deux types de prestations :
– la délivrance des produits tarifaires des services de mobilité ou de stationnement, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation ;
– la revente des services au prix que le SNM fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires. Dans ce cas, cela ne peut se faire que sous réserve de l'accord de l'AOM ou du fournisseur de service.

Lorsque le SNM propose la vente de services de transport réguliers ou à la demande, de mobilité active et de mobilité partagée, il est tenu de proposer l'ensemble des services de ce type organisés ou soutenus par l'AOM. Idem si le SNM intègre des services de stationnement dans son offre.



 **salon
des maires**
et des collectivités locales



NOUS CULTIVONS DES SOLUTIONS

22-24 NOVEMBRE 2022

PARIS - PORTE DE VERSAILLES