

# TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS & COVOITURAGE

*CE QUE CHANGE LA LOM*



*FEVRIER 2020*





## **DISPOSITIONS TECHNIQUES ET SECURITE**

Quelles obligations en matière d'empport de vélos dans les cars ?	p. 19
Quelles mesures pour la sécurité aux passages à niveau ?	p. 19
- Publication et diffusion de la localisation des passages à niveau	p. 19
- Equipement des véhicules de transport public collectif en GPS	p. 19
- Recherche d'itinéraire alternatif	p. 20
- Diagnostic obligatoire par le gestionnaire de voirie	p. 20
Informations obligatoires sur la sécurité	p. 20
Signalisation des angles morts	p. 20
Sécurité des points d'arrêt	p. 21
Contrôle automatique du poids des véhicules lourds	p. 21
Etiquetage des bagages	p. 21

## **DISPOSITIONS RELATIVES AU NUMERIQUE**

Véhicules autonomes	p. 23
Open Data	p. 23
Mobility as a Service (MaaS)	p. 24
Information des passagers	p. 24
Encadrement des plateformes de mise en relation pour le transport occasionnel	p. 25

## **DISPOSITIONS SOCIALES**

Transfert automatique de personnel	p. 26
Conduite encadrée	p. 26

**26 décembre 2019**

*Publication*

*Entrée en vigueur immédiate*

- Les AOM sont compétentes sur tous les champs de la mobilité (y compris les mobilités actives et partagées)
- Mise en place des contrats opérationnels de mobilité entre AOM et des comités des partenaires
- Possibilité de retour aux 90 km/h sur décision préfectorale

*Entrée en vigueur dès adoption des textes d'application*

- Encadrement du covoiturage et du partage de frais
- Forfait mobilité durable employeur (facultatif)
- Dès extension d'un accord de branche : transfert automatique de personnel pour le transport routier de voyageurs
- Pré-signalisation des arrêts de transport scolaires hors agglomération

**26 juin 2020**

- Obligation d'équipement en GPS signalant les passages à niveau pour les véhicules de transports collectifs affectés aux services non-réguliers

**31 décembre 2020**

- Date limite de délibérations des communautés de communes pour la prise de compétence mobilité
- Zones à Faibles Emissions Mobilité (ZFEM) obligatoires en cas de dépassement des normes de qualité de l'air

**1<sup>er</sup> janvier 2021**

- Signalétique angles-morts obligatoire sur les véhicules de +3,5 tonnes
- Adoption ou renouvellement des plans de mobilité des AOM
- Reporting obligatoire pour les AO sur la mise en œuvre du décret relatif aux véhicules à faibles émissions
- Encadrement des plateformes d'intermédiation pour les services de transport routier occasionnel de voyageurs
- Rapport de l'ADEME sur l'impact environnemental du transport par autocar

**1<sup>er</sup> juillet 2021**

- Date limite pour le transfert de compétence des communes au communauté de communes, à défaut transfert automatique aux Régions
- Emport de 5 vélos non démontés dans les autocars neufs affectés aux services réguliers (sauf dérogation motivée de l'AOM et selon les conditions décret application pour les « cars Macron »)
- Ouverture de la billettique aux plateformes multimodales

**1<sup>er</sup> décembre 2021**

- Ouverture des données statiques et dynamiques de transport

**1<sup>er</sup> janvier 2022**

- Mise à disposition d'informations sur la sécurité et l'évacuation pour les passagers des autocars
- Adoption d'une ordonnance pour la circulation des véhicules autonomes sur la voie publique

La loi d'orientation des mobilités a pour ambition de revoir en profondeur la gouvernance (article 8) liée à la compétence relative aux transports et aux mobilités dans leur ensemble.

Si l'accent a été porté sur les mobilités du quotidien, ce remaniement du code des transports aura des répercussions sur l'ensemble des mobilités et notamment sur le transport routier interurbain de voyageurs.

Le droit au transport est supprimé au profit du droit de la mobilité. Les autorités organisatrices devront veiller, grâce à des compétences élargies, à offrir un panel de mobilités permettant de garantir les trajets du quotidien.

Les communes perdent leur compétence transport, insuffisamment mise en œuvre, au profit des communautés de communes dont le ressort territorial est jugé plus pertinent pour l'organisation des mobilités.

Les compétences sont élargies et font la part belle aux mobilités actives et partagées qui pourront être financées au travers du versement mobilité qui se substitue au versement transport.

La Région est confirmée dans son rôle de chef de file de la mobilité. A ce titre elle est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité

## 👉 Qui sont les Autorités Organisatrices de la Mobilité ?

La LOM a pour ambition de **doter tous les territoires d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** afin de construire des solutions de mobilité adaptées aux enjeux locaux **compris pour les territoires peu denses.**

**La Région est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité régionale.** A ce titre, elle conserve son rôle de chef de file de la mobilité.

Le nouvel article L.1231-1 du code des transports liste **les AOM infrarégionales compétente sur leur ressort territorial :**

- Les communautés d'agglomérations ;
- Les communautés urbaines ;
- Les métropoles, la métropole de Lyon ;
- Les communautés de communes après transfert de la compétence par les communes qui en sont membres ;
- Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux après transfert de la compétence par les EPCI qui en sont membres ;
- Les îles mono-communales ainsi que les départements ou régions d'outre-mer en cas de désignation d'une AO unique ;
- Ile-de-France Mobilités.

**La loi d'orientation des mobilités a donc pour effet de supprimer la compétence mobilité à l'échelon communal.** Les communes devront transférer la compétence à leur communauté de communes. A défaut, la Région deviendra compétente.

## Quel est le mécanisme de transfert de compétences ?

Le mécanisme de transfert de compétences aux communautés de communes est celui du droit commun. Il nécessite des délibérations concordantes de l'organe délibérant de la communauté de communes et des conseils municipaux se prononçant dans les conditions de majorité requises pour la création de l'établissement public de coopération intercommunale.

**La délibération de la communauté de communes demandant la compétence mobilité doit intervenir avant le 31 décembre 2020.**

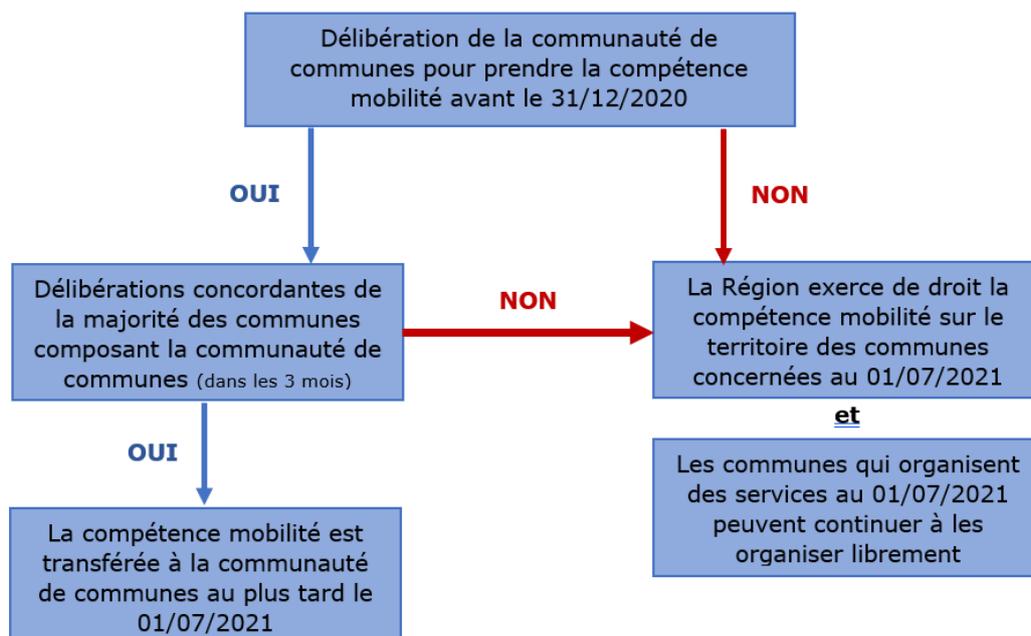
Le conseil municipal de chaque commune-membre dispose d'un délai de trois mois à compter de la notification au maire de la commune de la délibération de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale, pour se prononcer sur le transfert proposé. A défaut de délibération dans ce délai, sa décision est réputée favorable.

La majorité requise est une majorité qualifiée, soit deux tiers des communes représentant la moitié de la population totale concernée ou la moitié des communes représentant deux tiers de la population totale, avec, de plus, l'accord obligatoire de la commune dont la population est la plus nombreuse, si celle-ci est supérieure à un quart de la population totale de l'EPCI.

L'arrêté préfectoral d'extension de compétence de la communauté de communes sera pris à l'expiration du délai de trois mois si toutes les communes ne se sont pas prononcées

**Le transfert de la compétence intervient au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021.**

La loi prévoit le **transfert de la compétence d'organisation de la mobilité dans son ensemble**. Par conséquent, il n'est pas possible d'effectuer un transfert partiel.



## ▮ Quelle compétence pour les Régions sur les territoires des communes ?

La Région devient automatiquement compétente sur le territoire des communes n'ayant pas transféré leur compétence mobilité à leur communauté de communes au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Tout en perdant ainsi le statut d'AOM, **une commune pourra choisir de conserver les services de mobilités qu'elle organise à la date du 1<sup>er</sup> juillet 2021** et continuer de prélever le versement mobilité pour les financer. Il en va de même lorsque l'organisation de ces services avait été transférée à un syndicat mixte.

## ▮ Le transfert de la compétence mobilité à l'AOM Régionale est-il réversible ?

Une fois la compétence d'organisation de la mobilité sur le territoire d'une communauté de communes transférée à la Région, les conditions de réversibilité pour que la communauté de communes puisse devenir AOM sont strictement encadrées par la loi : une communauté de communes ne pourra obtenir le transfert de la Région que si elle fusionne avec un autre EPCI ou adhère à un syndicat mixte doté de la compétence en matière d'organisation de la mobilité.

**La communauté de communes doit demander un tel transfert à la Région dans un délai d'un an** à compter de l'arrêté du préfet prononçant la fusion des deux EPCI ou de la délibération d'adhésion au syndicat mixte.

Dans ces deux cas, et si la communauté de communes en fait la demande, le transfert est de droit.

## ▮ Les communautés de communes doivent-elles reprendre les services régionaux ?

**Lorsqu'une communauté de communes devient AOM, le transfert des services régionaux qui seraient intégralement effectués sur son ressort territorial n'est pas automatique<sup>1</sup>.**

La communauté de communes peut choisir de laisser les services à la Région (par exemple en ne reprenant pas les services scolaires). Si elle décide de reprendre l'organisation de services existants, le transfert intervient dans un délai convenu avec la Région.

Pour les autres catégories d'EPCI, en cas de modification de leur périmètre qui entraîne l'inclusion dans leur ressort territorial de services de mobilité organisés par la Région, ils seront automatiquement substitués à la Région. Le transfert devra intervenir dans un délai d'un an.

## ▮ La région peut-elle déléguer sa compétence ?

Afin d'assurer la complémentarité entre les échelons régionaux et intercommunaux, les modalités de délégation par les régions de leurs compétences sont assouplies.

---

<sup>1</sup> Article L3111-5 du code des transports

**La région pourra ainsi déléguer tout ou partie de ses compétences en matière de mobilité à une autre collectivité territoriale**, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à une autre AOM.

## 📌 Quelles sont les compétences des AOM ?

Le code des transports<sup>2</sup> liste les différentes composantes de la compétence mobilité des AOM, ces compétences sont facultatives. A ce titre elles peuvent :

- organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- organiser des services de transport scolaire ;
- organiser des services de mobilité active, cette dernière étant définie comme l'ensemble des modes de déplacement où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée, ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (covoiturage, auto-partage) ou contribuer au développement de ces usages ;
- organiser des services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles ;
- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée.

## 📌 Les AOM doivent-elles obligatoirement organiser des services réguliers ?

Si la compétence mobilité des AOM est élargie, **il n'existe aucune obligation** pour ces dernières **d'exercer l'ensemble de leurs prérogatives**.

Toutefois, l'organisation d'au moins un service régulier de transport public est une condition nécessaire afin de pouvoir lever le versement mobilité par les AOM infrarégionales.

## 📌 Quelle est la compétence des AOM en matière de lignes touristiques ?

S'agissant des services de transport public essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique, la loi d'orientation des mobilités crée un nouveau dispositif de conventionnement.

Les services touristiques ne sont pas soumis à des obligations de service public. Aussi, **l'AOM qui souhaite autoriser de tels services pourra soit opter pour une mise**

---

<sup>2</sup> Art L1231-1-1 pour les AOM infrarégionales, L1231-3 pour la Région et L1241-1 pour IdFM

**en concurrence des opérateurs, soit prévoir une publicité sans mise en concurrence.**

Dans tous les cas, **la convention conclue avec le ou les opérateurs sera à durée limitée et devra prévoir des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions.** Les gestionnaires de voirie devront, préalablement à la signature de la convention, rendre un avis conforme sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation.

Dans l'hypothèse où la procédure n'est pas sélective, l'autorité organisatrice soumettra l'exploitation des services à des prescriptions générales préalablement définies.

## ▮ Quels changements pour le versement transport ?

L'article 13 de la LOM **transforme le versement transport (VT) en versement mobilité (VM).**

Les autorités organisatrices de la mobilité infrarégionales peuvent lever le versement mobilité **dès lors qu'elles organisent au moins un service régulier de transport public de personnes.**

Une fois le versement mobilité établi, il pourra financer l'ensemble des services mobilités de la compétence de l'AOM (vélo, covoiturage, auto-partage, etc.).

La délibération, qui institue le versement mobilité, devra énumérer les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux de versement.

Le texte **conforte également le versement transport additionnel (VTA)** que peuvent prélever les syndicats mixtes de transport dits « SRU ». Le VTA peut être prélevé dans les aires urbaines d'au moins 50 000 habitants.

Les syndicats mixtes pourront **établir des taux de versement mobilité différenciés sur le périmètre des EPCI qui en sont membres**, en fonction de la **densité** de population et du **potentiel fiscal** (ces éléments étant des indicateurs d'une moindre desserte en transports collectifs et/ou d'une moindre capacité contributive). Le taux unique de VM constituerait en effet un frein aux rapprochements entre territoires péri-urbains ou péri-ruraux et agglomérations ou métropoles.

A l'exception d'Ile-de-France Mobilité qui bénéficie d'un statut particulier, **la région n'aura pas la possibilité d'établir un versement mobilité**, quand bien même elle se verrait transférer la qualité d'AOM sur le territoire d'une communauté de communes.

## ▮ Quelle coordination de l'action des AOM ?

La LOM renforce les missions de la Région « chef de file » sur les mobilités en lui confiant la responsabilité d'organiser les **modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité**, en particulier en ce qui concerne les différentes formes de mobilité et d'intermodalité, les pôles d'échanges multimodaux et les aires de mobilité en milieu rural, la gestion des situations dégradées, la diffusion des bonnes pratiques, ainsi que l'aide à la conception (article 15 de la LOM).

Ces actions doivent s'exercer à l'échelle des **bassins de mobilité**, qui seront définis et délimités par la Région en prenant en compte :

- les contours des intercommunalités ;
- les contours des AOM et des syndicats mixtes de transport ;

- les flux d'échanges quotidiens entre les territoires ainsi que le rabattement vers les gares et les pôles d'échanges multimodaux présents ;
- l'objectif d'avoir une taille conséquente afin d'être en capacité de couvrir des déplacements péri-urbains et ruraux et d'assurer leur coordination.

**L'élaboration de ces bassins doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.**

Un contrat opérationnel de mobilité associant la région, le département et les autorités organisatrices de la mobilité comprises dans le périmètre du bassin de mobilité devra être conclu à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Il fixera pour cinq ans les modalités de coordination des réseaux de transport et de continuité des services de mobilité.

## 📌 Quel rôle pour le comité des partenaires ?

La composition du comité des partenaires est fixée *a minima*.

**Les Unions Régionales de la FNTV sont invitées à demander à y participer.**

La LOM institue au sein de chaque AOM **un comité des partenaires** (article 15 de la LOM) qui doit être **consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place.**

Pour les AOM infrarégionales le comité des partenaires devra également être consulté sur **l'instauration ou l'évolution du versement mobilité.**

Lorsque la Région exerce la compétence mobilité sur le territoire communal, elle met en place un comité des partenaires à l'échelle locale (bassin de mobilité).

Le comité des partenaires est constitué a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants et doit être consulté au moins une fois par an.

## 📌 Transport scolaire

**La compétence en matière de transports scolaires reste inchangée.** Ils relèvent toujours de la Région ou d'une AOM infrarégionale dans l'hypothèse où ils sont exécutés sur son ressort territorial.

En matière de transport scolaire, la LOM apporte certaines précisions<sup>3</sup> :

- Il est rappelé que les services réguliers consacrés principalement au transport d'élèves répondent à la définition du transport scolaire. Dès lors, ils doivent être exécutés au moyen d'autocars permettant un transport assis et avec ceintures.
- D'autre part, les AOM doivent apprécier l'opportunité de créer des services scolaires au regard des enjeux de qualité et de sécurité pour les élèves.
- Enfin, la LOM précise que les services scolaires peuvent être ouverts à d'autres passagers sans remettre en cause leur qualification et dans la mesure où la qualité du service ne s'en trouve pas affectée.

---

<sup>3</sup> Article L3117 du code des transports

## Elaboration des plans de mobilité (article 16)

Chaque AOM assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Pour ce faire, elle peut élaborer un plan de mobilité - qui se substitue aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) - ou un plan de mobilité rurale, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

Les plans de mobilité sont établis dans chaque AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, en association avec les gestionnaires des infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan.

Les objectifs sont renforcés par rapport à ceux des plans de déplacements urbains existants pour tenir compte des enjeux :

- De mobilité solidaire : cohésion sociale et territoriale ;
- De réduction des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de prise en compte de la biodiversité ;
- De limitation de l'étalement urbain ;
- De développement des mobilités partagées et des mobilités actives avec notamment l'obligation d'un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables ;
- De logistique, via un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire axé sur la logistique ;
- De mobilités scolaires.

La LOM crée une **procédure de modification simplifiée des plans sur certains sujets comme le stationnement, la circulation et la voirie, afin d'assurer la réactivité de l'AOM**, en lien avec les autorités de police sur le territoire.

**Les autres AOM** disposent de la possibilité d'élaborer un « **plan de mobilité simplifié** », leur permettant ainsi de porter une vision de la mobilité dans sa globalité sur leur territoire. **En Ile-de-France, les intercommunalités**, à l'exception des communautés de communes, ont l'obligation d'élaborer un « **plan local de mobilité** » en déclinaison du plan de mobilité d'Ile-de-France.

## La création de voies réservées

La LOM **étend le pouvoir de police de la circulation du maire** sur le réseau routier communal pour créer des **voies réservées aux transports en commun**, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le **covoiturage**) ou aux **véhicules à très faibles émissions** (électrique, hydrogène)<sup>4</sup>.

Par ailleurs elle conforte et précise le pouvoir de police de la circulation du préfet et du président du conseil départemental, respectivement sur le réseau routier national et sur le réseau routier départemental hors agglomération pour réguler la circulation, et créer des voies réservées dans les mêmes conditions que sur la voirie communale.<sup>5</sup>

Enfin, le texte permettra aux services de police et de gendarmerie, et aux services de police municipal sur leur commune, de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisés sur les voies réservées, la mise en œuvre de cette mesure nécessitera un texte d'application<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Article L2213-2 et L2213-3 du code général des collectivités territoriales

<sup>5</sup> Article L411-8 du code de la route

<sup>6</sup> Article L130-9-1 du code de la route

## ■ Métropole Aix-Marseille

Afin de lui permettre de **se doter d'un établissement public capable de lever l'impôt pour financer les infrastructures de transport** (sur le modèle de la société du Grand Paris), la LOM prévoit à l'article 186 que le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2020, un rapport sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence.

## ■ Sytral (article 14)

Compte tenu des spécificités existantes en matière d'organisation des mobilités sur l'agglomération lyonnaise, la LOM autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai d'un an pour créer un établissement public qui se substituerait à l'actuel syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) exerçant une mission d'organisation des services réguliers de transport public de personnes, à la demande et scolaire ainsi que de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry.

## ■ Lexique

### **EPCI : Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI).**

EPCI à fiscalité propres :

- les **métropoles**.
- les **communautés urbaines** ;
- les **communautés d'agglomération** ;
- les **communautés de communes** ;

EPCI sans fiscalité propre :

- les **syndicats de communes** ;

[Cartographie des EPCI au 1er janvier 2019](#)

**Syndicat mixte** : Un syndicat mixte est un établissement public de coopération locale, mais pas un EPCI (il n'associe pas exclusivement des communes). Un syndicat mixte doit comprendre au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales et un syndicat mixte ne peut adhérer à un autre syndicat mixte que dans des cas limitativement prévus par la loi.

C'est la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « **loi MAPTAM** » qui a introduit le covoiturage dans le code des transports.

Si la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « **loi Macron** », en a conforté la pratique, la loi d'orientation des mobilités opère une véritable consécration de l'usage partagé des véhicules, et notamment du covoiturage, comme une offre de mobilité à part entière et comme une solution phare destinée à la fois à diminuer l'autosolisme et à améliorer la mobilité du quotidien.

## 👉 Quelle définition pour le covoiturage ?

Le covoiturage est défini à l'article L3132-1 du code des transports 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. »

**Un décret en Conseil d'Etat doit préciser la nature des frais considérés** pour le partage des frais. Il est prévu de retenir tous les frais liés au déplacement. Les « covoitureurs » pourront également se fonder sur le barème forfaitaire fixé par l'administration fiscale. Le projet de décret prévoit également d'établir un tarif en dessous duquel la participation demandée aux passagers sera présumée répondre à la définition du partage de frais.

## 👉 Quel cadre pour la mise en relation ?

L'article L3132-1 du code des transports précise que l'activité de mise en relation en vue de permettre le covoiturage peut être effectuée à titre onéreux.

L'activité de mise en relation reste non réglementée dans le code des transports, contrairement à celle de commissionnaire de transport (pour le transport routier de marchandises) ou de plateforme de réservation pour le transport public particulier de personnes.

## 👉 Qui organise le covoiturage ?

L'article 35 de la LOM consacre le principe selon lequel les AOM, y compris régionales, sont compétentes pour « *organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages* ». <sup>7</sup>

La compétence des AOM en matière de covoiturage ne remet pas en cause l'initiative privée. Au contraire, les AOM ne peuvent développer elles-mêmes « *des solutions pour faciliter la mise en relation* » qu'en cas de carence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée (article L. 1231-15 du code des transports).

---

<sup>7</sup> AOM : art. L. 1231-1-1 code des transports  
AOMR : art L.1231-3 code des transports  
AO IdF : Art. L.1241-1 code des transports

## 👉 Quelle participation des AOM aux frais du covoiturage ?

La LOM entérine la possibilité pour les AOM de verser directement ou indirectement une allocation au conducteur ou au passager. Cette allocation vient en déduction des frais engagés, conformément à la définition du partage de frais de l'article L. 3132-1 du code des transports.

Il est prévu que les AOM puissent, sous certaines conditions, verser cette allocation au conducteur en l'absence de passager (afin de l'inciter à proposer des trajets) ou que cette allocation puisse excéder, pour le conducteur, les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais selon des modalités définies par décret.

Cette disposition était attendue par les collectivités qui souhaitent pouvoir inciter financièrement au covoiturage tout en limitant le risque de requalification en contrat de travail.

- S'agissant de la participation en l'absence de passager, le projet de décret actuellement à l'étude ne prévoit de ne pas la plafonner.
- S'agissant de la possibilité pour l'allocation versée au conducteur par les AOM de dépasser le partage des frais, le projet de décret prévoit de limiter cette hypothèse aux trajets inférieurs à une certaine distance (5 ou 10 km).

## 👉 L'écosystème du covoiturage dans la LOM

La place du covoiturage au quotidien est réaffirmée dans les plans de mobilité, qu'il s'agisse de la mobilité professionnelle, scolaire ou de son incidence sur la voirie et le stationnement.

Les AOM doivent élaborer un schéma des aires de covoiturage<sup>8</sup>.

Par ailleurs, la LOM modifie le Code Général des Collectivités Territoriales (article L.2213-3 du CGCT) et le Code de la route (article L.411-8 du code de la route) afin de permettre aux maires, ou à l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation, de réserver au covoiturage des emplacements pour le stationnement (signe distinctif) ou la circulation sur voies réservées (nombre minimal d'occupants).

Afin de compléter le dispositif, les collectivités auront la possibilité de mettre en œuvre des mesures permettant de compter le nombre d'occupants des véhicules pour faciliter et contrôler la circulation préférentielle des véhicules de covoiturage<sup>9</sup>.

## 👉 Quelle fiscalité pour le partage de frais ?

Les montants versés par les passagers au conducteur qui n'excèdent pas la limite du partage de frais ne sont pas imposables.

Afin de favoriser les incitations financières, la LOM modifie le Code Général des Impôts afin que les allocations, que les AOM verseraient au conducteur ou au passager, ne soient pas imposables au titre de l'impôt sur le revenu<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Article L1231-15 du code des transports

<sup>9</sup> Article L130-9-1 du code de la route

<sup>10</sup> Article 81 du code général des impôts

Pour les allocations qui seraient versées au conducteur en l'absence de passager, cette exonération prendra fin au 31 décembre 2022.

## 🍷 Covoiturage et forfait mobilité durable

La LOM prévoit la possibilité pour l'employeur de prendre en charge une partie des frais de covoiturage de ses salariés (y compris pour les conducteurs), au même titre que la prise en charge des frais de carburant (article L. 3261-3-1 du code du travail).

Les montants et les modalités de cette prise en charge seront définis par accord d'entreprise ou accord de branche ou, à défaut, unilatéralement par l'employeur. L'article 83 de la LOM prévoit toutefois que le Gouvernement pourra adopter par voie d'ordonnance des mesures sur la prise en charge du forfait mobilité durable par l'employeur en fonction d'un bilan sur les accords collectifs conclus sur une période de 18 mois.

Cette prise en charge pourra prendre la forme d'un « titre-mobilité », calqué sur le modèle du ticket restaurant. Un décret devra préciser le dispositif.

Les montants versés par l'employeur au titre du forfait mobilité durable seront exonérés de l'impôt sur le revenu jusqu'à 400 €/an (dont 200 € maximum pour le remboursement de frais de carburant).

Ce dispositif est cumulable avec le remboursement par l'employeur des abonnements de transport public (limité au montant de l'un ou l'autre des avantages le plus élevé).

Entrée en vigueur : 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## 🍷 Les données du covoiturage sont-elles soumises à l'open data ?

A l'instar des transports publics, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage devront ouvrir les données s'agissant des services qu'ils proposent. Cette ouverture concerne les données relatives à leur offre de covoiturage et est encadrée<sup>11</sup> :

- Ouverture des données seulement à la demande des autorités organisatrices.
- Ouverture des données via un accès à leur service numérique.
- Un décret en Conseil d'Etat définira un seuil en-deçà duquel les opérateurs ne sont pas soumis à cette obligation.
- Une compensation financière, raisonnable et proportionnée, pourra être demandée par le service de mise en relation.
- Recours possible auprès de l'Autorité de Régulation des Transports.

---

<sup>11</sup> Article L1115-1, 7° du code des transports

## ■ Les obligations des plateformes de covoiturage en matière de billettique

Les services numériques multimodaux pourront, de droit, intégrer l'offre des services de covoiturage<sup>12</sup>. Cette disposition est encadrée de la manière suivante :

- Il s'agit d'une interface avec le service numérique de vente du service de mise en relation de covoiturage ;
- Pour des trajets effectués dans une même région ;
- Pour les trajets distants de moins de 100 kilomètres sur 2 régions limitrophes ;
- Sous réserve que le service numérique multimodal verse une allocation au passager ou au conducteur ;
- Le service de mise en relation pourra demander une compensation financière raisonnable et proportionnée pour la fourniture de cette interface ;
- Un décret fixera le chiffre d'affaires et la durée d'existence en-deçà desquels la société sera exonérée de cette obligation ;
- Recours possible auprès de l'Autorité de Régulation des Transports.

---

<sup>12</sup> Article L1115-11 du code des transports

## 👉 Quel calendrier pour la fin de la vente de véhicules à énergies fossiles ?

L'article 73 de la LOM consacre l'engagement de l'Etat à interdire la vente de véhicules à énergie fossile dès 2040.

**Cet engagement ne concerne que les voitures particulières** et les véhicules utilitaires légers. Par « énergie fossile » il faut entendre le diesel, l'essence, mais également le GNV.

## 👉 Quelle définition pour le carburant alternatif ?

La LOM intègre dans le code de l'énergie une définition des carburants alternatifs.

Article 641-4-1 du code de l'énergie : « Les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de **substitut aux carburants fossiles** dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers et à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports sont appelés carburants alternatifs ».

Une lecture stricte de cette définition implique que le GNV ne pourra être considéré comme un carburant alternatif dès lors qu'il ne s'agit pas de biométhane.

## 👉 Quelles seront les nouvelles obligations en matière de véhicules propres ?

La LOM tire les conséquences de l'adoption de la **directive « véhicules propres »** le 12 juillet 2019. Pour rappel, la directive « véhicules propres » impose aux Etats membres des obligations en matière de renouvellement de leur flotte de véhicules légers et lourds en véhicules à faibles émissions. A noter : **les autocars (de classe II ou III) sont exclus du champ d'application de la directive.**

**Véhicules lourds** : l'article 74 de la LOM dispose que la directive sera transposée par voie d'ordonnance dans les 24 mois suivant la publication de la loi. **La FNTV veillera à éviter toute surtransposition.**

**Véhicules légers** : la LOM modifie les obligations des collectivités territoriales prévues à l'article L.224-7 du code de l'environnement. Le taux de renouvellement en véhicules à faibles émissions devra être de 30 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et de 37,4% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

**Obligation de reporting** : afin de rendre effective ces dispositions, la LOM impose à l'Etat et aux collectivités territoriales de publier les données relatives à leurs obligations en matière de renouvellement des flottes au moyen de véhicules à faibles émissions. Cette mesure entre en vigueur le 1er janvier 2021, pour les obligations afférentes à l'année 2020.

## 👉 Impact environnemental du transport routier interurbain (article 97)

A la demande de la FNTV, à l'instar de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, la LOM impose à l'ADEME la publication dans un délai d'un an **d'un rapport sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement**, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Pour rappel, le précédent rapport de l'ADEME publié en décembre 2016 concluait que « le bilan environnemental du transport par autocar devient positif à la fois pour les émissions de gaz à effet de serre et de polluants à partir d'un taux d'occupation de 38 % ». Le dernier taux d'occupation des « autocars Macron » connu (2<sup>ème</sup> semestre 2019) est de 62,2 %.

## 👉 Zones à faibles émissions mobilité (ZFEM) article 86

Les Zones à Circulation Restreinte (ZCR) deviennent des Zones à Faibles Emissions Mobilité (ZFEM).

**Les ZFEM deviennent obligatoires pour toutes les communes ou EPCI qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air** avant le 31 décembre 2020. Pour ceux qui seraient en dépassement après cette date, les ZFEM seront obligatoires dès lors que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante du dépassement.

S'agissant de leur mise en œuvre, les communes ou les EPCI continueront de s'appuyer sur le dispositif des vignettes Crit'air et pourront définir les catégories de véhicules autorisées à pénétrer dans la ZFEM. Afin de rendre effective la ZFEM, il sera possible de s'appuyer sur un dispositif de contrôle automatisé des véhicules.

## 👉 Quelles obligations en matière d'emport de vélos dans les cars ?

Afin de favoriser l'intermodalité, l'article 53 de la LOM introduit une nouvelle obligation pour les services routiers de transport de voyageurs.

A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, les autocars neufs affectés aux services réguliers devront **permettre l'emport de 5 vélos non démontés**<sup>13</sup>.

Suite à l'action de la FNTV, le texte prévoit la possibilité pour les AOM de **déroger à cette obligation sur décision motivée pour les services qu'elles organisent**.

Par conséquent, les AOM devront préciser dans le cahier des charges si elles souhaitent que les opérateurs se conforment à cette disposition ou si elles souhaitent y déroger. Afin d'accompagner les transporteurs et les AOM, la FNTV proposera une note pratique permettant à l'AOM de prendre une décision.

S'agissant des services librement organisés, un décret devra fixer les conditions d'application de cette obligation.

**La FNTV a demandé au ministère des transports la création d'un groupe de travail afin de sécuriser, sur les plans technique, règlementaire et social l'emport des vélos à bord des autocars.**

## 👉 Quelles mesures pour la sécurité aux passages à niveau ?

La LOM introduit plusieurs dispositions afin de **sécuriser le franchissement des passages à niveau**.

### **Localisation des passages à niveau (article 123)**

La LOM impose au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire de diffuser en open data les données de localisation des passages à niveau. Cette obligation qui est entrée en vigueur dès la publication de la loi était déjà mise en œuvre par SNCF Réseau.

Est également imposé aux fournisseurs de services d'information sur la circulation (GPS) d'intégrer la localisation des passages à niveau sur l'itinéraire emprunté.

Cette mesure entre également en vigueur à compter de la publication de la loi. Elle n'est assortie d'aucune sanction.

### **Equiperment des véhicules de transport public collectifs en GPS (article 124)**

La LOM introduit dans le code des transports une **obligation pour les véhicules de transport public collectif d'être équipés d'un dispositif d'information sur la circulation, fixe ou amovible, permettant de signaler la présence d'un passage à niveau**.

---

<sup>13</sup> Article L1272-6 du code des transports

Cette obligation **ne s'applique pas aux services réguliers**, pour lesquels les conducteurs connaissent à l'avance l'emplacement des passages à niveau.

Cette mesure ne pouvant être efficace que dans la mesure où les fournisseurs de GPS auront intégré les données fournies par SNCF Réseau, **elle deviendra obligatoire 6 mois après la publication de la LOM, soit le 26 juin 2020.**

### Recherche d'itinéraire alternatif (article 124)

La LOM fait obligation aux autorités organisatrices de la mobilité de rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau.

Elles devront par ailleurs notifier **aux gestionnaires de voirie et de réseau ainsi qu'aux préfets de départements les franchissements résiduels qui perdurent. Ces derniers devront mettre en place les instances de concertation nécessaires.**

### Diagnostic obligatoire par le gestionnaire de voirie (article 125)

Enfin le gestionnaire de voirie devra, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réaliser et mettre à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne situés à l'intersection de leurs réseaux respectifs. Ce diagnostic pourra comporter des recommandations.

## Informations obligatoires sur la sécurité

L'article 127 de la LOM crée une nouvelle obligation pour les entreprises de transport routier de voyageurs d'informer les passagers des autocars sur **les règles de sécurité et les consignes d'évacuation**. L'information fournie doit notamment indiquer l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation en cas d'urgence des issues de secours et des équipements de sécurité.

**Cette mesure entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022.**

Sans attendre cette date, **la FNTV mettra à la disposition de tous ses adhérents un kit permettant de respecter la réglementation** en diffusant les consignes par affiches, stickers, bandes sonores et vidéos, élaboré à partir de la plaquette FNTV existante sur les règles de sécurité à bord et les consignes d'évacuation des autocars.

## Signalisation des angles morts (article 55)

Afin de limiter les accidents entre les poids lourds et les usagers vulnérables (piétons, cyclistes...), la LOM introduit une obligation d'apposer une **signalétique indiquant l'existence d'angles morts sur les poids lourds.**

**Cette mesure concerne tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021.** Elle doit faire l'objet de textes d'application qui détermineront le contenu de la signalétique, son emplacement selon les catégories de véhicules et la sanction applicable à défaut.

## 👉 Sécurité des points d'arrêt (article 58)

A l'initiative de la FNTV, l'article L. 3114-2 du code des transports relatif aux points d'arrêts des services routiers réguliers est complété afin de rappeler que **les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité.**

Par ailleurs, **les arrêts des transports scolaires situés hors agglomération devront obligatoirement être pré-signalés.** Un décret viendra préciser les modalités de cette signalisation.

## 👉 Contrôle automatisé du poids des véhicules lourds

L'article 103 de la LOM introduit une disposition dans le code de la route permettant les **contrôles automatisés s'agissant de la constatation des infractions au poids maximum autorisé des véhicules** de transport de marchandise ou de transport en commun de personne.

Le Cerema a mené des expérimentations sur un dispositif permettant de peser les véhicules en circulation, ce dispositif aura accès au fichier d'immatriculation des véhicules.

La mise en œuvre du dispositif de contrôle devra être autorisée par arrêté du préfet de département (préfet de police à Paris). Cet arrêté devra préciser les modalités d'information associées à la mise en œuvre des dispositifs de contrôle autorisés.

Pour rappel, PTAC des autocars :

- 2 essieux : 19 tonnes
- 3 essieux : 26 tonnes
  - + 1 tonnes pour les énergies alternatives (GNV, électrique)
  - + 0,5 tonnes pour le ralentisseur.

Sanction : amende pour la contravention de 4<sup>ème</sup> classe pour chaque tonne excédentaire. Cinquième classe si excédent supérieur à 20%.

## 👉 Etiquetage des bagages

La LOM introduit à l'article L 3116-1-1 du code des transports une **obligation d'étiquetage des bagages transportés lors des services routiers internationaux.**

Cette mesure vient compléter l'obligation existante pour les services réguliers de passagers en l'étendant aux services occasionnels. Les bagages concernés sont ceux placés en soute qui doivent comporter de manière visible les nom et prénom du voyageur.

L'étiquetage obligatoire des bagages permet à la fois de retrouver le propriétaire en cas de perte ou d'oubli, mais également de limiter le transport de marchandises dangereuses ou illégales.

Il s'agit d'une obligation qui pèse sur le passager et qui vise à permettre l'identification du propriétaire par les services de douanes, de police, de gendarmerie ou, le cas échéant, le transporteur.

**L'étiquetage est de la responsabilité du passager et non du transporteur**, cependant cette obligation pourra utilement être rappelée dans les CGU/CGV.

Si l'obligation d'étiquetage est d'application immédiate, elle sera passible de sanction à publication d'un arrêté d'application dont le texte nous a été soumis par la DGITM.

**Le passager d'un service routier international sera passible d'une contravention de 3<sup>ème</sup> classe**, au même titre que le passager d'un service ferroviaire. (A noter, pour les services ferroviaires, l'obligation d'étiquetage est prévue également pour les services nationaux.)

## 👉 Véhicules autonomes

La LOM souhaite accélérer le développement des véhicules autonomes, une ordonnance doit être adoptée dans un délai de 24 mois afin de définir les conditions de circulation sur la voie publique de véhicule à délégation partielle ou totale de conduite, et ce, en dehors de toute expérimentation. Cette ordonnance devra notamment prévoir le régime de responsabilité applicable.

Une autre ordonnance prévue dans les 12 mois définira les modalités d'accès aux données enregistrées en cas d'accident de la route.

## 👉 Open Data (article 25)

La LOM modifie les dispositions de l'article L1115-1 du code des transports relative à **l'ouverture des données transport** afin de rendre effectives les mesures adoptées en 2015 dans la loi Macron et qui n'avaient pas encore fait l'objet de décret d'application.

Tout en faisant renvoi au *Règlement délégué 2017/1926 de la Commission sur les services d'informations sur les déplacements multimodaux*, le texte précise :

### Les données concernées :

Il s'agit des **données statiques ou dynamiques des services de transport** (services réguliers et nouvelles mobilités) existantes.

A l'exception des données relatives à l'accessibilité des services réguliers, **le texte n'impose pas la création des données.**

### Le responsable de l'ouverture des données :

S'agissant des services conventionnés, **la LOM précise que les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables de l'ouverture des données** et qu'elles pourront en confier la charge aux exploitants.

Pour les services commerciaux, l'exploitant sera responsable de la publication des données.

Les données devront être transmises et mises à jour sur le [Point d'Accès National](#) aux données de transport (cf [guide pratique de l'ouverture des données de transport FNTV/DINSIC](#)).

### Le calendrier :

*Pour les réseaux principaux et les aires urbaines des métropoles :*

- 1<sup>er</sup> décembre 2020 pour les données statiques et dynamiques de niveau de service 1 et 2 (fiches horaires et circulation)
- 1<sup>er</sup> décembre 2021 pour les données de niveau 3 (prix détaillé, temps de trajet prévisionnel)

*Pour les services des autres réseaux, dont les services interurbains :*

- **1<sup>er</sup> décembre 2021**

L'Autorité de Régulation des Transports sera chargée de veiller à la mise en œuvre de ces mesures.

## 📌 MaaS (Mobility as a Service, article 28)

L'un des objectifs de la LOM était de permettre l'essor de Services d'Information Multimodaux (SIM) sur les transports et d'encourager la vente de titres, voire de « forfaits mobilité », sur ces plateformes multimodales.

### Les services d'informations multimodaux

Le nouvel article L 1115-8 du code des transports impose aux AOM régionales (Régions + IDFM) de veiller à l'existence d'un système d'information sur l'ensemble des modes de déplacement sur leur territoire.

La formulation du texte n'impose pas à la Région la création d'un SIM, celui-ci pourra être développé par un acteur privé.

### Les services numériques multimodaux

Les services numériques multimodaux sont des plateformes qui **permettent la vente de services de mobilité**, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation (Article L1115-10 du code des transports).

Ces services numériques peuvent être fournis par un opérateur commercial ou par une autorité organisatrice de la mobilité.

Deux modalités distinctes de vente des services sont prévues par les textes :

- *La délivrance des produits tarifaires des opérateurs de mobilité*

Le texte prévoit qu'**à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 un service numérique pourra, de droit, effectuer la délivrance des titres des services conventionnés** mais également des services librement organisés dont l'origine et la destination se situent dans la même Région, dans deux régions limitrophes pour une « origine-destination » de moins de 100 km.

- *La revente des services au tarif fixé par la plateforme sur accord de l'AOM ou de l'opérateur privé.*

La LOM encadre l'activité future des services numériques multimodaux, plusieurs textes d'application doivent être adoptés d'ici fin 2020.

## 📌 Information des passagers

La loi d'orientation des mobilités renforce l'effectivité **des droits des passagers** en prévoyant que « l'opérateur de transport publie par voie électronique les informations relatives à une annulation ou à un retard susceptible d'ouvrir des droits au voyageur. » (Article L 1115-13 du code des transports).

**Si l'opérateur dispose des coordonnées du voyageur, il doit lui transmettre ces informations par voie électronique ou par tout autre moyen approprié.**

S'agissant de transport par autocar, les cas dans lesquels une annulation ou un retard sont susceptibles d'ouvrir des droits aux passagers sont énumérés à l'article 19 du règlement européen 181/2011.

Ouvrent droit, notamment, au remboursement du billet et à certaines conditions à indemnisation, les retards de plus de 120 minutes au départ ou les annulations de services réguliers dont la distance est supérieure à 250 km.

Cette obligation d'information entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2020.

## ■ Encadrement des plateformes de mise en relation pour le transport occasionnel

A la demande de la FNTV, l'article 40 de la LOM prévoit l'adoption d'une ordonnance afin **d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation numérique** dans le domaine du transport routier de voyageurs **pour les services occasionnels**.

Cette ordonnance devra notamment prévoir l'obligation pour la plateforme de vérifier le respect par les entreprises de transport du respect de leurs obligations légales relatives à l'exercice de leur activité ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction applicable.

## ☛ **Transfert automatique de personnel**

La LOM crée dans son article 158 les conditions de création **d'un transfert automatique de personnel dans le cadre d'un changement d'exploitant de services routiers interurbains.**

Le texte prévoit que le contrat de travail d'un salarié affecté exclusivement ou essentiellement à un service sera transféré au nouvel exploitant du service.

**L'entrée en vigueur de cette disposition est soumise à l'adoption d'un accord de branche en cours de négociation** et qui doit prévoir :

- Les informations qui doivent être transmises aux salariés ;
- Les modalités d'accompagnement des salariés ;
- Le devenir des stipulations conventionnelles de l'entreprise cédante ;
- Les conditions de maintien de la rémunération des salariés transférés ainsi que les autres garanties dont ils bénéficient.

## ☛ **Conduite encadrée**

La LOM modifie le code de la route afin de faire entrer le groupe des véhicules lourds dans le cadre du dispositif de conduite encadrée.

**La conduite encadrée est ouverte aux personnes suivant une formation professionnelle** et permet un apprentissage de la conduite sous la surveillance d'un accompagnateur dès l'âge de 16 ans.

Pour être suivie d'effets, cette mesure nécessite le développement de formations adéquates ainsi que l'abaissement de l'âge du permis D conformément aux engagements de la ministre Elisabeth Borne de prendre un décret sur le sujet.