



# Projet de Loi d'orientation des mobilités

Vision d'avenir ou mirages ?

Octobre 2018



# Adoption de la Loi d'orientation des mobilités

Une démarche inédite

3 mois  
*Septembre à  
Décembre 2017*

1 plate forme participative

*2000 contributions  
20.000 votes*

42 ateliers territoriaux

*3200 participants*

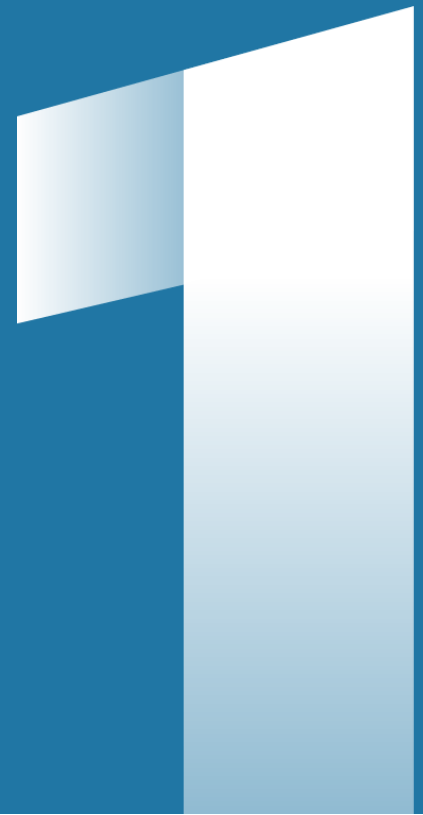
6 groupes  
d'experts

# Sommaire



- 1. Améliorer la gouvernance des mobilités**
- 2. Encourager l'innovation**
- 3. Déployer l'OpenData**
- 4. Accélérer le développement de nouveaux services numériques**

# Améliorer la gouvernance des mobilités



# Gouvernance intégrale de la mobilité

## Nouvelles Autorités organisatrices de la mobilité

### ■ Les Communautés de communes, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural

- Prennent la qualité d'**AOM, 1009 Communautés de communes** regroupant 35.353 communes  
*Restent 4 communes non regroupées au sein d'un EPCI à fiscalité propre*
- Les communes membres d'une Communauté de communes délibèrent en vue du transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à ladite Communauté au plus tard le 31 décembre 2020

### ■ La Région

- **AOM pour les services d'intérêt régional**, dès l'entrée en vigueur de la LOM
- **AOM sur le territoire des Communautés de communes**, en l'absence de délibération des communes concernées avant le 1er janvier 2021
  - La Région peut **déléguer**, par convention, un ou plusieurs services de mobilité à certaines collectivités : AOM, EPCI, ou Département
    - A la demande d'une ou plusieurs AOM
    - Et en cas de besoin de mobilité dépassant leur ressort territorial respectif et non satisfait

# Gouvernance intégrale de la mobilité

La Région investie d'une action de proximité

## ■ Mission aux contours définis

- La Région définit les modalités de l'action commune des AOM dans les **domaines suivants** :
  - Différentes formes de mobilité et d'intermodalité, en matière de dessertes, horaires tarification, information et accueil du public
  - Pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité en milieu rural, système de rabattement
  - Modalité de gestion des situations dégradées
  - Recensement et diffusion des pratiques de mobilité
  - Contribution à conception et mise en place d'infrastructure

## ■ Création d'un zonage pour une action ciblée

- Définition par la Région elle-même du(des) **bassin(s) de mobilité**, selon le contexte et les enjeux locaux :
  - Échelon de l'action commune des AOM, telle qu'organisée par le chef de file
  - Echelon de l'élaboration et de la mise en œuvre par la Région et les Département concernés d'un plan d'actions commun relatif à la mobilité solidaire

# Gouvernance intégrale de la mobilité

Extension du champ d'intervention des AOM

## ■ Prise en main des mobilités

- **Services relatifs aux mobilités actives** et **services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestre à moteur**
  - contribution au développement de ces services mais aussi **Organisation**

## ■ Action ciblée pour la Mobilité Solidaire

- Compétence des AOM, y compris des Régions et de IdF Mobilités, pour :
  - organiser et contribuer au développement des services de mobilité solidaire
  - verser des aides individuelles à la mobilité
  - améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et celle des PMR
- Elaboration et mise en œuvre par la Région (ou IdF Mobilité) et les Départements d'un **plan d'action commun**, à l'échelle du bassin de mobilité

# Gouvernance intégrale de la mobilité

## Nouveaux outils de régulation

### ■ Comité des partenaires

- Gouvernance de la mobilité élargie aux **représentants des employeurs**, des associations d'**usagers** ou d'**habitants**
- **Rôle consultatif** auprès des AOM (y compris IdF Mobilités) :
  - avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place
  - politique tarifaire
  - qualité des services
  - information mise en place
- Consulté également par les AOM (hors Régions) :
  - instauration ou évolution du taux du Versement Mobilité
  - avant adoption du Plan de Mobilité

### ■ Plan de mobilité

- Contenu renforcé pour couvrir de **nouveaux objectifs** :
  - limitation de l'étalement urbain, sécurité routière, continuité et sécurité des déplacements des piétons et des vélos, meilleure intégration des dessertes fluviales et ferroviaires
- Adoption dans les 18 mois suivants entrée en vigueur LOM

### ■ Voies réservées

- Au niveau communal, possibilité de réserver certaines voies /portion de voies communale à diverses catégories d'usagers, de véhicules ou modalités de transport : *mobilités actives, covoiturage, véhicules propres ...*



# Financement de la mobilité

## Un Versement Transport bousculé

### ■ Réforme du Versement Transport

- Versement Transport > **Versement Mobilité**
- Possibilité de moduler le taux du VM au sein du même EPCI
- En **Ile-de-France**, propositions Gilles Carrez :
  - Actualisation du zonage
  - Augmentation des taux (2 x 0,1 point)

### ■ Impact territorial de la Loi Pacte

- Simplifications des seuils des obligations fiscales et sociales pour les entreprises :
  - 3 seuils : 11, 50 et 250 salariés
  - application des obligations fiscales et sociales 5 ans après le franchissement du seuil
- Impact de la règle des 5 ans sur la recette du VT (hors Ile-de-France)

Ile-de-France

Gain potentiel  
11,9 Mds€

Hors Ile-de-France

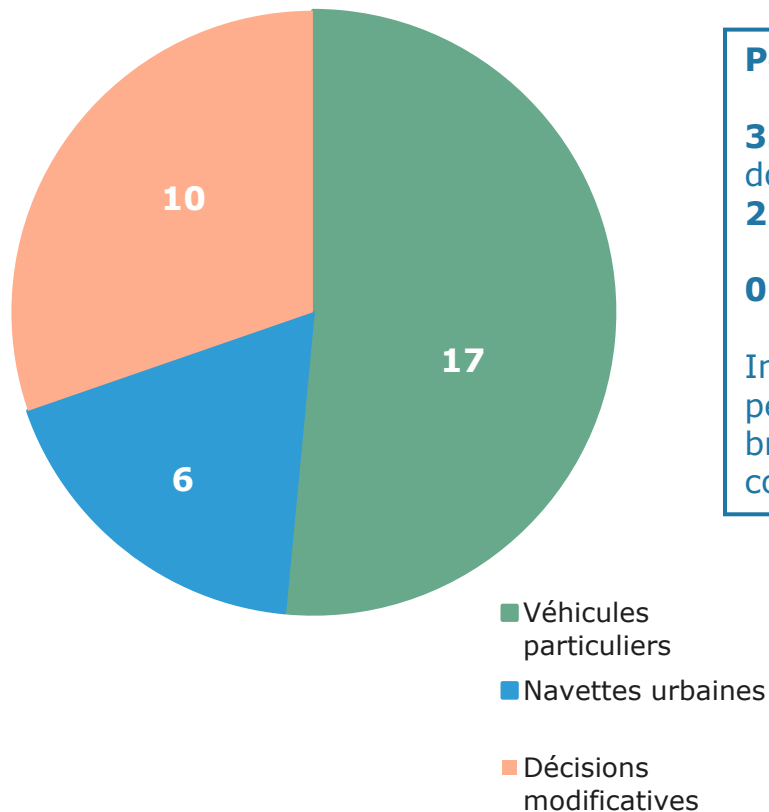
Perte de 30M€  
à partir de 2024  
et les années  
suivantes

# Encourager l'innovation



# Expérimentation VA

## Retour sur les expérimentations réalisées



### Période Fin 2014 à Avril 2017

**33** décisions d'autorisation  
dont **10** concernent des navettes urbaines  
**22** bilans

**0** accident matériel ou corporel

Incidents rencontrés : zones de travaux,  
péages, passage de 3 voies à 2 voies,  
brouillard épais, objet sur la voie,  
comportement des autres usagers .....

Source – DGITM – « Développement du véhicule automatisé – Orientations stratégiques pour l'action publique » -  
Sept. 2017

# Expérimentation VA

Poursuite de la construction du cadre légal (Loi Pacte)

## ■ Clarification du régime de responsabilité

- Principe de responsabilité pénale du **conducteur** en cas d'infraction commise pendant la conduite
  - Non applicable pendant le **fonctionnement du système de délégation de conduite**, et jusqu'à ce que le système demande au conducteur de reprendre le contrôle du véhicule
  - **Sauf** s'il est évident que les conditions d'utilisation du système de délégation de conduite ne sont pas ou plus remplies
- Instauration d'un régime de responsabilité spécifique
  - pendant le fonctionnement du système de délégation de conduite, la responsabilité du **titulaire de l'autorisation de l'expérimentation** est retenue
    - paiement des **amendes** en cas de contravention
    - et s'il est établi une faute dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite : recherche de responsabilité au titre du **délit d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne** en cas de dommages corporels

## ■ Extension du champ des expérimentations

- Sur les **voies réservées aux transports publics**, pour le service de transport public de personnes

# Expérimentation VA

Poursuite de la construction du cadre légal (LOM)

## ■ Instauration du régime légal pour le déploiement des VA

- Dans les 18 mois à compter de la LOM, adoption par le Gouvernement de toutes mesures légales permettant la circulation de véhicules terrestres à moteur à délégation de conduite sur la voie publique :
  - *Tous types de véhicules (transport public & transport privé)*
  - *Au-delà du champ des expérimentations*

## ■ Instauration des mesures d'accompagnement

- Dans les 12 mois à compter de la LOM, adoption par le Gouvernement de toutes mesures légales relatives à :
  - Accessibilités des données des VA pour connaissance de l'état de l'infrastructure routière et des conditions de circulation
  - Accessibilité des données événementielles, en cas d'accident
  - Accessibilité à certaines données permettent de développement des services de mobilité attachés à l'utilisation des VA
  - Correction télématique des défauts de sécurité et amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation
  - Formation à la prise en main des VA

# Autres expérimentations

Quelle adaptation du cadre légal ?

## ■ Gouvernement autorisé à procéder par voie d'ordonnance

- Toute mesure à caractère expérimental
  - mobilité plus sobre, plus respectueuse de la santé et de l'environnement
  - mobilité connectée
  - mobilité pertinente en zones peu denses, à faible coût ou accessible à des publics spécifiques
  - intermodalité, coordination et regroupement d'offre, solutions intégrées de tarification
  - mobilité plus sûres
  - gestion publique de la mobilité plus efficace permettant la prise en compte de nouveaux modèles économiques, l'adaptation de la gouvernance, faciliter et sécuriser la prise en compte de l'innovation par la commande publique
- Dans un **délai de 2 ans** à compter date d'entrée en vigueur LOM
- Durée des expérimentations ainsi autorisée limitée à 5 ans

# Déployer l'OpenData



# Déploiement de l'OpenData

## Implication de l'ensemble des acteurs

### ■ Obligation d'ouverture des données d'intérêt général

- Transposition du Règlement UE n° 2017/1926 du 31 mai 2017
- Acteurs pertinents : **AOM & AOT, entreprises de transport, gestionnaires d'infrastructure, gestionnaires de voirie** et aussi :
  - **fournisseurs (publics ou privés) de service de transport à la demande** caractérisé par la flexibilité des itinéraires qui requièrent l'interaction fournisseur <> utilisateur final (*covoiturage, partage de voitures, VLS, partage de trajets, taxis, services de trajet à la demande*)
- Données statiques et dynamiques :
  - différents modes de transports & stationnement
  - localisation, y compris en stations, des véhicules disponibles
  - accessibilité des services réguliers de transports public
  - localisation des balises numériques (déplacement des PMR)
  - accessibilité des principaux itinéraires piétons et cheminements pour piétons
- Pour tout service de transport public /stationnement en ouvrage ou sur voirie, délégué par une AO, possibilité de conférer à l'entreprise concessionnaire une obligation de transmission des données



Comment ?



# Déploiement de l'OpenData

## Centralisation des données à l'échelle nationale

### ■ Création d'une interface numérique unique (INU)

- Obligation pour la France de créer un **point d'accès national (PAN)**
- Pilotage par **DGITM** et conception et développement par la **start'up d'Etat** (l'Incubateur de service Numérique + Etalab)
- Calendrier :
  - délai d'**1 an** pour les données du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) global ou des aires urbaines des métropoles
  - délai de **2 ans** pour les données des autres parties du réseau de transport
- Site beta : **<http://transport.data.gouv.fr>**

### ■ Conditions de la réutilisation

- Données disponibles sur le PAN sous **licence ODbL mondiale, gratuite et non-exclusive**
- Droit pour le réutilisateur de **reproduire, modifier et exploiter à titre commercial** les données sous 3 conditions :
  - **Mentionner la source**
  - **Partager les bases de données dérivées, à l'identique** en ce qui concerne les information de même nature, granularité, conditions temporelles, et emprise géographique (*Publication des données dérivées, directement sur la fiche du producteur correspondant sur le PAN*)
  - **Maintenir ouverte les bases de données redistribuées**

# Déploiement de l'OpenData

## Optimisation de l'échelon régional et métropolitain

### ■ Région et Métropole comme relais

- Animation des démarches de fournitures des données des services et infrastructures de transport opérés sur le territoire régional ou métropolitain
- Organisation de la transmission des données à l'INU :
  - Conformité aux normes, mise à jour des données
- Obligations étendues à la Métropole de Lyon et à IDF Mobilités

### ■ Organisation des interfaces numériques territoriales (INT)

- Prise en compte des **réalisations existantes** réalisées par la Région et les Métropoles
- Obligations :
  - les INT doivent répondre aux exigences applicables au PAN
  - La Région et la Métropole sont en charge de la transmission des données collectées au PAN
- Compensation financière de l'accès aux données :
  - *Seulement si la mise à disposition des données entraîne un coût significatif*



# Déploiement de l'OpenData

Favoriser le développement des SIM/billettique

## ■ Libéralisation des SIM et systèmes billettiques

- Jusqu'à présent compétence obligatoire des AOM et compétence facultative des Syndicats SRU
- Prérogative ouverte à **toute autre personne**
- Sur le ressort territorial de la région ou dans l'aire urbaine :
  - *Centrale de réservation, service de mise en relation pour le TAD, stationnement*
- Obligation pour les entreprises de transport/fournisseur de service de TAD et les gestionnaires de stationnement de fournir l'accès à leur service de vente, de réservation ou de mise en relation

## ■ Conditions de l'accès aux services de vente, réservation et mise en relation

- Conclusion d'un **accord contractuel** qui définit les conditions d'accès à ces services
  - Détermination de modalités financières **non-discriminatoires**

# Accélérer le développement de nouveaux services numériques



# De l'OpenData à la DataServices

## Premières initiatives

### ■ Action conjointe des acteurs publics

- **Régie de gestion des données de Pays de Savoie**

- Modèle institutionnel EPIC + convention d'abonnement
- Membres : acteurs publics
- Création de services : destinés aux membres
- *Pas de développement de service ou usages innovants à partir des données*

### ■ Programme de partage de données d'initiative privée

- **Partenariat Waze <> Métropole de Lille**

- Modèle conventionnel bilatéral
- *Transformation des usages par une meilleure connaissance du trafic*



Alertes trafic en temps réel  
Embouteillages



*Data*



Travaux de voirie  
Manifestations publiques



# De l'OpenData à la DataServices

Une nouvelle fonction à prendre en mains

## ■ Quelles missions pour la « structure » de gestion des données ?

- Service de base de données
  - échelon territorial
- Plateforme technique de partage, de **traitement et de croisement** des données
  - *Générateur de nouveaux services développés à partir des données croisées*
- Rôle de **tiers de confiance** , comme garant :

Qualité



**Intégrité des données,  
homogénéité,  
mise à jour**

Ethique  
et équité



**Equilibre  
des transactions**

Droits  
fondamentaux



**Sécurité  
et anonymisation  
des données personnelles**

# Conclusion

# Loi d'orientation des mobilités

Des questions encore sans solutions

**Grand Paris Express / investissements ⇒ solde à financer 5,8Mds€ jusqu'en 2025**

**Expérimentations « hors du cadre légal » par les AOM ⇒ pas de droit d'initiative pour l'innovation**

**Adaptation des règles de la commande publique ⇒ pas de modèle contractuel de co-production de services à partir des données partagées**





# Loi d'orientation des mobilités

De nouveaux défis pour les AOM



**Impulser ⇒ organiser des événements pour accélérer le développement d'applications et de nouveaux services innovants (Hackathon ...)**

**Développer leur expertise technique (algorithme, prédictivité) ⇒ conserver la connaissance des besoins et des usagers pour planifier l'offre de mobilité**

**Réguler les nouveaux services ⇒ coordonner l'offre de mobilité et l'utilisation des espaces publics, garantir le droit au transport**



**Merci  
de votre attention !**

