



N° 3277

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 juillet 2020.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

en application de l'article 145-7 du Règlement

*sur la mise en **application de la loi n° 2019-1428**
du 24 décembre 2019 d'**orientation des mobilités***

ET PRÉSENTÉ PAR

MME MARIE-NOËLLE BATTISTEL, M. JEAN-LUC FUGIT,
MME ZIVKA PARK ET M. JEAN-MARIE SERMIER
Députés

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
TITRE I^{ER} : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE	9
A. LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT : LE LÉGISLATEUR ORIENTE LE LÉGISLATEUR	9
B. UNE BASE LÉGALE POUR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET UN DÉCRET DONT LA PUBLICATION EST IMMINENTE	10
C. VERS LA CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX DÉDIÉS AU FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
TITRE II : AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES	13
A. LES INTERCOMMUNALITÉS VONT DEVENIR AOM DE PLEIN DROIT	13
B. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE D'AOM	14
C. LES AUTRES DISPOSITIONS DU TITRE II APPELANT DES TEXTES D'APPLICATION	16
TITRE III : RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS	17
A. L'OUVERTURE DES DONNÉES ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES	17
1. Les dispositions relatives à l'ouverture des données de transport devraient être publiées à l'automne 2020	17
2. Les dispositions relatives aux services numériques multimodaux devraient être publiées avant la fin de l'année 2020	18
B. LES VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS	19
C. LA RÉGULATION DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ	19

1. Les mesures d'application relatives au covoiturage ont été publiées	19
2. Quelques textes réglementaires relatifs à la régulation des nouvelles formes de mobilité demeurent à publier	20
D. LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE.....	22
1. Les dispositions relatives à la responsabilité sociale des plateformes devraient être publiées d'ici fin 2020, malgré une censure partielle du Conseil constitutionnel.....	22
2. Diverses dispositions relatives au transport particulier de personnes doivent encore être publiées.....	24
TITRE IV : DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES	27
A. CHAPITRE I^{ER} : METTRE LES MOBILITÉS ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES.....	27
1. Les dispositions relatives aux mobilités actives et à l'intermodalité devraient être publiées d'ici la fin de l'année 2020	27
2. D'autres dispositions doivent faire l'objet de textes réglementaires d'application, non publiés à ce jour	28
B. CHAPITRE II : DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES PLUS PROPRES	28
1. Les dispositions déjà adoptées	28
2. L'état d'avancement des décrets restant à prendre	29
C. CHAPITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROMOTION DES USAGES LES PLUS PROPRES ET À LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION.....	31
1. Les conditions de la mise en place du forfait mobilités durables sont désormais globalement réunies	31
2. Les mesures réglementaires d'application nécessaires à l'instauration obligatoire de zones à faibles émissions mobilité dans certains secteurs doivent être rapidement prises	33
3. Toutes les autres mesures réglementaires d'application sont encore en attente.....	34
D. CHAPITRE IV : AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU MARCHÉ DES VÉHICULES ET DES ENGINS MOBILES NON ROUTIERS À MOTEUR....	36
TITRE V : SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES	39
A. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER, GUIDÉ ET FERROVIAIRE	39
1. Dispositions relatives au renforcement de la sûreté et de la sécurité dans les transports.....	39
2. Autres dispositions relatives au transport guidé, ferroviaire et routier.....	44
B. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME ET A L'ACTIVITÉ PORTUAIRE	48

1. Bilan de l'application de l'article 135 modernisant la législation du transport maritime	48
2. Les mesures d'application de l'article 136 relatif à la déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses	51
3. Les mesures d'application de l'article 142 relatif à la signalisation maritime	52
4. Bilan de l'application de l'article 165 réformant les structures de gestion des dockers intermittents	52
EXAMEN EN COMMISSION	59
ANNEXES	61
ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI	63
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	105

INTRODUCTION

Sur le fondement de l'article 24 de la Constitution, le Parlement a pour mission non seulement de voter la loi mais également de contrôler l'action du Gouvernement. À ce titre, il lui incombe de vérifier que les lois font l'objet des textes d'application qui permettent de les rendre pleinement applicables.

En application du premier alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale, chaque commission parlementaire s'assure que les mesures d'application des lois relevant de son champ de compétence ont bien été publiées par le Gouvernement. Pour ce faire, la commission désigne deux rapporteurs : le rapporteur de la loi en question ainsi qu'un autre rapporteur appartenant à un groupe d'opposition. Lors de sa réunion du 1^{er} juillet 2020, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a ainsi nommé Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Jean-Luc Fugit, Mme Zivka Park et M. Jean-Marie Sermier rapporteurs sur **l'application de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités**, dite « LOM ».

Leur mission consiste à vérifier la bonne publication des textes réglementaires prévus, et par extension leur conformité à la loi, ainsi que la remise des rapports que le Gouvernement doit adresser au Parlement. Le présent rapport n'a toutefois pas pour objet d'évaluer les conséquences juridiques, économiques et environnementales de la loi adoptée. À cet égard, un rapport d'évaluation pourra être réalisé dans les trois ans suivant la promulgation de la loi conformément au troisième alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale.

Les textes d'application pris en compte

Le premier alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale confie aux rapporteurs d'application le recensement « des textes réglementaires publiés ». À ce titre, ont été retenus les décrets et les ordonnances. Plusieurs décrets d'application prévoient des arrêtés pour préciser leurs dispositions ; par ricochet, ces textes d'application des décrets ont également été recensés. Certains des textes d'application entrant dans le champ du présent rapport peuvent toutefois préexister à la nouvelle législation et ne nécessitent pas de modification du fait de son adoption.

Par ailleurs, le Règlement de l'Assemblée nationale indique que le rapport d'application de la loi doit également faire état « des circulaires édictées pour la mise en œuvre de ladite loi », afin de porter à la connaissance de la commission les actes d'information pris par l'administration pour assurer la connaissance, l'interprétation et l'application de la loi votée. Dans cette perspective, il a paru nécessaire de faire également état des rapports demandés au Gouvernement par la loi, qui constituent également une mesure d'information du Parlement et, plus largement, du public.

Du fait du caractère circonscrit de la mission impartie, vos rapporteurs, dans le cadre de leurs travaux, ont entendu la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la transition écologique, la direction générale de l'énergie et du climat du même ministère ainsi que la délégation à la sécurité

routière du ministère de l'intérieur, principales administrations chargées de l'élaboration des textes d'application de la loi.

Vos rapporteurs constatent que si certaines mesures d'application ont été publiées au début de l'année 2020, **l'épidémie de covid-19 a retardé la publication des textes réglementaires dont la publication était initialement envisagée pour le printemps et l'été 2020**. Le ministère de la transition écologique explique ce report, envisagé aux troisième et quatrième trimestres 2020, par des difficultés à établir une concertation avec les acteurs concernés par les textes réglementaires d'application durant la période de confinement. Enfin, le ministère a indiqué à vos rapporteurs que les textes dont la publication était initialement prévue pour fin 2020 ne devraient pas souffrir de retard dans leur publication.

Ainsi, sur 138 mesures d'application de la loi identifiées par le Secrétariat général du Gouvernement – à l'exclusion des ordonnances – **32 ont été publiées et sont entrées en vigueur** ; 12 sont déjà appliquées par des textes réglementaires existants ; 16 n'ont pas été publiées mais ont une entrée en vigueur différée prévue par la loi ; **78 n'ont pas été publiées alors que les dispositions législatives qu'elles visent à appliquer sont déjà entrées en vigueur**.

De plus, la LOM prévoit 68 mesures d'habilitation du Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnances. Au 20 juillet 2020, **5 ordonnances ont été publiées** sur le fondement de 9 mesures d'habilitation.

Enfin, s'agissant des rapports au Parlement, la LOM prévoit la **remise de 17 rapports. Aucun, à ce jour, n'a été transmis** ; celui relatif à la présentation de la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements pour l'année 2019 est, selon le ministre chargé des relations avec le Parlement, en cours de transmission.

Le présent rapport s'attache donc à faire état de la mise en application de la LOM en abordant successivement chacun des cinq titres de la loi.

TITRE I^{ER} : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

A. LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT : LE LÉGISLATEUR ORIENTE LE LÉGISLATEUR

L'article 1^{er} de la loi, complété par le rapport annexé à celle-ci, fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2027. L'article ne comporte pas de montants prévisionnels ou d'enveloppes globales, mais définit quatre objectifs et cinq programmes d'investissements prioritaires. En revanche, l'article 2 de la loi et le rapport annexé fixent une trajectoire d'augmentation des dépenses de l'Agence financière des infrastructures de transport de France (AFITF) qui, opérateur de l'État, est son « bras armé » pour réaliser des investissements dans les infrastructures de tous les modes de transport et devrait pouvoir consacrer à ses dépenses 13,7 milliards d'euros sur la période 2019-2023 et 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Le rapport annexé comporte également l'annonce de plusieurs engagements financiers de l'État, comme par exemple l'augmentation de 40 % des investissements de l'État dans les transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, la reprise progressive par l'État de 35 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau, ou encore une participation de l'État à hauteur de 1,3 milliard d'euros à un plan de traitement des nœuds ferroviaires urbains saturés.

Les articles 1^{er} et 2 et le rapport annexé ne prévoient la publication d'aucun texte de niveau infra-législatif. C'est dans chacune des lois de finances annuelles, puis dans les budgets annuels de l'AFITF, que se fera l'application progressive des dispositions de la LOM. Le fait que le volet « dépenses » du projet de budget annuel de l'AFITF ne fasse pas l'objet d'un débat au Parlement est régulièrement critiqué ; la définition d'une trajectoire pluriannuelle d'évolution de ces dépenses constitue donc un apport important de la LOM, même si le Parlement n'a pas la possibilité de débattre de la ventilation de ces dépenses entre les différents modes de transport avant que le budget de l'AFITF soit adopté.

Vos rapporteurs soulignent qu'il appartient désormais au législateur budgétaire de se conformer à ces objectifs, priorités et engagements pris par le législateur de 2019. Une légitime inquiétude peut être exprimée s'agissant des recettes de l'AFITF pour l'année 2020, la crise sanitaire de la covid-19 ayant dramatiquement affecté les opérateurs des modes de transport d'où proviennent les recettes du budget de l'AFITF.

B. UNE BASE LÉGALE POUR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET UN DÉCRET DONT LA PUBLICATION EST IMMINENTE

L'article 3 de la LOM confère une base légale à un organisme créé par le Gouvernement en octobre 2017 dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. Toutefois, la loi renvoie à un décret la définition des missions, de l'organisation et du fonctionnement de ce conseil. La loi dispose que la composition du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) doit inclure trois députés et trois sénateurs (ce qui est déjà le cas en pratique) et renvoie au décret la fixation du nombre des autres membres et de leur qualité. La seule mission explicitement conférée par la LOM, dans son article 178, au COI est un rôle consultatif dans l'élaboration, par le Gouvernement, d'une stratégie pour le développement du fret ferroviaire (*voir dernière partie du présent rapport, consacrée au titre V de la LOM*).

Le décret n'a pas encore été publié. Toutefois, les services du ministère de la transition écologique interrogés par vos rapporteurs ont apporté les informations suivantes : un projet de décret fait l'objet d'une consultation de nombreuses parties prenantes ayant notamment participé aux travaux des Assises. **La publication du décret est annoncée comme imminente.**

Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, **la composition du COI prévue par le décret serait la suivante :**

- un président désigné par décision du ministre chargé des transports ;
- le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- trois députés désignés par l'Assemblée nationale, comme prévu par la loi ;
- trois sénateurs désignés par le Sénat, comme prévu par la loi ;
- un collège d'élus locaux représentant les régions, les départements et les métropoles désignés respectivement par l'association Régions de France, l'Assemblée des départements de France et l'Association des maires de France ;
- un collège de personnalités qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transport et de mobilité, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement, de politiques européennes et de financement public, nommées par décision du ministre chargé des transports.

Les missions du COI seront ainsi définies : le conseil aura pour mission d'éclairer le Gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports, incluant, en tant que de besoin, les équipements et services liés aux réseaux d'avitaillement en énergies alternatives aux carburants fossiles et de support aux échanges de données, en tenant compte de leurs modèles économiques et de leurs modes de financement spécifiques. Il formulera des propositions sur les orientations des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de

ses opérateurs, et sur leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future des infrastructures.

Outre la mission consultative qui lui incombe en vertu de l'article 178 de la LOM, le COI sera chargé de :

1° Remettre au Gouvernement, à sa demande, un rapport d'orientation éclairant l'action publique dans la mobilité et les transports et sur la programmation nationale des investissements dans ces domaines ;

2° Répondre à toute autre sollicitation prévue par la loi ou émanant du Gouvernement en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements concernant les mobilités et les transports.

Les moyens du COI seront mis à sa disposition par plusieurs ministères. **Vos rapporteurs notent qu'il appartiendra au Parlement de s'assurer**, dans le cadre de l'examen des prochains projets de loi de finances, de l'adéquation de ces moyens aux missions du COI.

C. VERS LA CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX DÉDIÉS AU FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'article 4 de la LOM habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance, dans les deux ans suivant la promulgation de la loi, pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un « *ensemble cohérent* » d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation « *représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes* », qui sont déjà dotés d'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités locales qui le financent, et qui ont déjà fait l'objet soit d'une déclaration d'utilité publique (DUP), soit d'une déclaration de projet, soit d'une décision d'ouverture d'enquête publique.

L'ordonnance devra aussi créer des ressources fiscales affectées à ces établissements publics. L'ordonnance pourra (donc de manière facultative) confier à ces établissements la mission de concevoir ou d'exploiter les infrastructures qu'ils financent, ou de mettre en place des services complémentaires ou connexes.

La durée de l'habilitation a été prolongée de quatre mois par l'article 14 de la loi du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 ⁽¹⁾.

Si cette habilitation avait pour objectif de permettre la création d'une nouvelle catégorie d'établissements publics sur le modèle de la Société du Grand Paris (SGP), **à ce stade aucun projet d'infrastructures n'a été identifié** par les

(1) *Cet article dispose en effet que* « Les délais dans lesquels le Gouvernement a été autorisé à prendre par ordonnances, sur le fondement de l'article 38 de la Constitution, des mesures relevant du domaine de la loi sont prolongés de quatre mois, lorsqu'ils n'ont pas expiré à la date de publication de la présente loi ».

services du ministère de la transition écologique **comme susceptible de faire l'objet de la création d'un tel établissement**. Seuls des échanges informels avec les collectivités territoriales ont eu lieu, dans l'attente de la mise en place des nouveaux exécutifs municipaux et intercommunaux, qui ont pleinement vocation à participer à la réflexion sur la mise en place de tels établissements.

Les autres articles du titre I^{er} de la LOM ne prévoient pas de textes réglementaires d'application et ne rendent pas nécessaire, selon les informations communiquées à vos rapporteurs, la modification de dispositions réglementaires existantes.

TITRE II : AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

A. LES INTERCOMMUNALITÉS VONT DEVENIR AOM DE PLEIN DROIT

La mise en œuvre du titre II de la loi d'orientation des mobilités relève, pour l'essentiel, de la compétence et de la volonté des collectivités territoriales et de leurs groupements. C'est pourquoi ces dispositions de la loi prévoient peu de textes réglementaires ; c'est aux territoires qu'il appartiendra de se saisir pleinement des outils créés à leur intention par le législateur, avec **un objectif central : au 1^{er} juillet 2021, il ne devra plus rester en France de territoire dépourvu d'autorité publique organisatrice des mobilités exerçant effectivement sa compétence. L'échelon intercommunal deviendra l'échelon de référence en la matière**, du fait d'un transfert systématique de cette compétence par les communes qui composent une intercommunalité (transfert de droit, à quelques exceptions près) et l'échelon régional s'y substituera, au niveau local, lorsqu'une intercommunalité renoncera à prendre cette compétence. Chaque région détient la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

Peu de dispositions réglementaires relevant de la responsabilité du Gouvernement sont nécessaires pour permettre aux acteurs d'atteindre cet objectif.

En revanche, de très nombreux actes juridiques devront être élaborés et adoptés par les organes délibérants des collectivités territoriales, incluant à la fois des délibérations, des conventions entre collectivités, ou encore des conventions entre une collectivité et un ou plusieurs opérateurs (par exemple pour l'organisation des services d'autocars touristiques). C'est pour cette raison que la plupart des dispositions du titre II, bien qu'étant d'application directe, ne sont pas entrées en vigueur immédiatement après la promulgation de la loi, mais sont à entrée en vigueur différée : le calendrier des élections municipales, puis de la constitution des instances délibérantes et des exécutifs des communes et des intercommunalités, tel qu'il était prévu au moment de l'adoption de la loi, a amené le législateur à prévoir et encadrer une période transitoire afin de permettre une pleine « appropriation » des dispositions et une bonne préparation des transferts de compétences – choisis ou de droit, selon les cas – prévus par la loi.

Les instances nouvellement élues ou en cours de constitution dans les territoires à l'échelon intercommunal à la suite des élections municipales de mars et juin 2020 vont à présent devoir s'emparer des attributs d'une « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM). Sur le territoire des intercommunalités qui ne pourront ou ne voudront pas devenir AOM, c'est à la région que sera conférée cette qualité. Auditionnés par vos rapporteurs, les représentants des services de la

direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique ont indiqué avoir des contacts réguliers avec l'ensemble des associations représentant les élus locaux.

Un délai supplémentaire a été introduit, s'agissant d'une étape intermédiaire du processus de transfert de compétences, pour tenir compte du décalage du second tour des élections municipales, par l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 ⁽¹⁾ visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de covid-19 : l'échéance fixée pour la prise de compétence des communautés de communes a été décalée de trois mois et les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 (au lieu du 31 décembre 2020, échéance qui était fixée par la LOM) pour délibérer. Toutefois, l'objectif final est demeuré fixé au 1^{er} juillet 2021 : à cette date, la région deviendra l'AOM sur le territoire des intercommunalités qui n'auront pas adopté de délibération tendant à s'attribuer cette qualité.

Un décret est nécessaire pour modifier les dispositions réglementaires existantes qui régissent l'autorité organisatrice unique d'Île-de-France : le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), que la LOM a rebaptisé « Île-de-France Mobilités » (IdFM), afin, notamment, de modifier la composition de son conseil d'administration pour y intégrer un représentant des associations des usagers des transports ainsi qu'un seizième représentant de la région Île-de-France. Ce décret d'application de l'article 8 de la loi n'est pas encore paru. Selon les informations communiquées à vos rapporteurs par le ministère de la transition écologique, le projet de décret est **en cours d'examen au Conseil d'État** et sa publication devrait avoir lieu dans les prochaines semaines.

B. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE D'AOM

Les articles 8 et 9 de la LOM ont enrichi le contenu de la compétence d'AOM par rapport au droit antérieur, notamment en matière de mobilités actives, partagées et solidaires. Ce contenu est défini dans les articles L. 1231-1-1 et suivants du code des transports, en distinguant la catégorie des AOM (qui sont en principe toutes les intercommunalités, et à défaut, la région), la catégorie des AOMR (autorités organisatrices de la mobilité régionale, qui sont les régions) et le cas particulier d'Île-de-France Mobilités. À la différence des AOM, les AOMR sont compétentes pour tout service de transport dont le périmètre géographique dépasse celui d'une AOM. **Aucun texte réglementaire n'est nécessaire pour l'application de ces dispositions.**

L'AOM dans sa nouvelle ambition définie par la LOM n'exercera pas sa compétence de manière isolée mais devra accorder une importance majeure à la coopération avec les AOM des autres territoires ; **la LOM prévoit de nombreuses**

(1) Ordonnance prise sur la base de l'habilitation prévue à l'article 11 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

modalités de coopération entre les autorités, peu de ces dispositions nécessitant l'adoption de dispositions réglementaires.

L'article 15 de la loi prévoit la conclusion d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle de chaque bassin de mobilité et la création, par chaque AOM, d'un comité des partenaires à rôle consultatif. Là encore, aucun texte réglementaire n'est nécessaire : il reviendra à chaque AOM de composer librement son comité des partenaires et d'élaborer, avec les autres acteurs du bassin de mobilité concerné, un contrat opérationnel. La délimitation des bassins de mobilité sera faite par les régions, comme le prévoit l'article L. 1215-1 du code des transports créé par l'article 15. De même, le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, rendu obligatoire par l'article 18 de la loi à l'échelle de chaque bassin de mobilité, ne nécessite pas d'intervention réglementaire de l'État préalablement à son élaboration par les régions, les AOM locales, les syndicats mixtes, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi.

Un décret a tout de même été publié, bien que non prévu explicitement par la loi : le décret n° 2020-751 du 18 juin 2020 relatif à l'assistance technique fournie par les départements à certaines communes et à leurs groupements. Ce décret a attribué aux départements, déjà compétents pour proposer une assistance technique aux collectivités infra-départementales dans de nombreux domaines (assainissement, prévention des inondations, gestion du domaine public routier...), la possibilité de leur apporter également une assistance dans le domaine des mobilités.

S'agissant du **versement destiné au financement des services de mobilité** (ou « VM »), qui remplace désormais le « versement transport » (VT), l'article 13 de la LOM appelait des mesures réglementaires **qui figurent dans deux décrets publiés** ⁽¹⁾. Il convient de noter – car ce point avait donné lieu à débat lors de l'examen du projet de loi – que le décret n° 2020-805 du 29 juin 2020 lève l'ambiguïté sur la possibilité, pour les collectivités territoriales qui perçoivent cette ressource fiscale, d'en utiliser le produit pour financer des services **et des infrastructures**, et non pas seulement des « services » comme le nouveau nom du versement pouvait le laisser croire. En effet, ce décret modifie l'article D. 2333-86 du code général des collectivités territoriales, dont la rédaction est désormais la suivante : « *Ouvrent droit au bénéfice du produit du versement destiné au financement des services de mobilité [...] les dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences [des AOM], y compris lorsqu'elle porte sur l'infrastructure associée à cette action* ». Vos rapporteurs saluent cette clarification qui est de nature à rassurer beaucoup de collectivités.

L'outil essentiel de mise en œuvre de la LOM par les AOM est le **plan de mobilité**, créé par l'article 16 de la loi. La procédure d'élaboration et les exigences que doit respecter ce plan, qui vient remplacer les anciens « plans de déplacements

(1) Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires et décret n° 2020-805 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité.

urbains » qui n’avaient pas vocation à couvrir la totalité du territoire, sont définies dans la loi de manière suffisamment précise pour être directement applicables par les collectivités lorsqu’elles se seront emparées de la compétence d’AOM dans le délai mentionné précédemment : chaque nouvelle AOM disposera de deux ans, à partir de sa création, pour élaborer son plan de mobilité. **Les précisions d’ordre réglementaire nécessaires pour l’application de l’article 16** figurent dans le décret précité n° 2020-801 du 29 juin 2020 et comprennent notamment la fixation du délai laissé aux personnes consultées sur un projet de plan de mobilité simplifié pour rendre leur avis : ce délai est de trois mois et à son expiration, l’avis qui n’a pas été donné est réputé favorable.

Il convient de noter que les dispositions de la LOM relatives au plan de mobilité ne sont pas encore entrées en vigueur : ces dispositions, ainsi que les dispositions réglementaires correspondantes, deviendront applicables le **1^{er} janvier 2021**.

C. LES AUTRES DISPOSITIONS DU TITRE II APPELANT DES TEXTES D’APPLICATION

L’article 14 de la loi habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui se substituera au Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l’agglomération lyonnaise (SYTARL). L’échéance de l’habilitation, initialement fixée au 24 décembre 2021, a été reportée de quatre mois par l’article 14 de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d’urgence pour faire face à l’épidémie de covid-19, pour tenir compte du décalage dans la mise en place des exécutifs locaux et dans le processus de prise de compétence des intercommunalités, ces deux facteurs impactant la gouvernance du futur établissement public.

L’article 19 de la loi, composé de plusieurs dispositions relatives à l’accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, prévoit l’obligation de rendre accessibles à ces personnes un pourcentage de places de stationnement équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lorsque celle-ci comporte des places de stationnement ainsi équipées. Le pourcentage minimal doit être défini par **arrêté ministériel**. Un projet d’arrêté, dont la rédaction relève de la direction ministérielle à l’accessibilité (DMA) du ministère de la transition écologique a été présenté au Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH), qui a rendu un avis favorable. **La publication de cet arrêté est donc imminente.**

L’article 20 de la loi, relatif aux véhicules utilisés comme VTC (voitures de transport avec chauffeur), modifie l’article L. 3122-4 du code des transports pour inciter à l’utilisation de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. L’article L. 3122-4 dans sa version antérieure prévoyait un texte réglementaire d’application ; interrogés par vos rapporteurs, les services du ministère ont indiqué qu’il ne serait **pas nécessaire** de modifier ces dispositions.

TITRE III : RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

A. L'OUVERTURE DES DONNÉES ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES

1. Les dispositions relatives à l'ouverture des données de transport devraient être publiées à l'automne 2020

L'article 25 de la LOM précise les modalités d'application en droit français du règlement délégué (UE) 2017/1926 du 31 mai 2017 ⁽¹⁾, en prévoyant l'ouverture des données statiques et dynamiques sur la circulation et les déplacements par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données. L'article 27 prévoit tant l'ouverture que la collecte des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, dans les conditions fixées par le règlement européen délégué précité et par l'article 25 de la LOM.

Cinq dispositions de la LOM relatives à l'ouverture des données de transport doivent faire l'objet de mesures réglementaires d'application, dont aucune n'a, à ce jour, été publiée. Interrogé par vos rapporteurs, le ministère de la transition écologique a indiqué qu'un projet de décret en Conseil d'État a été transmis pour avis à l'Autorité de régulation des transports (ART) et devrait être publié au troisième trimestre 2020. Ces dispositions concernent :

– le seuil d'activité en deçà duquel **les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage ne sont pas tenus de fournir l'accès à leur service.** À cet égard, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que le projet de décret fixe ce seuil à 500 000 euros de chiffre d'affaires, afin de protéger les entreprises susceptibles d'être les plus fragiles ;

– les caractéristiques et niveaux des seuils au-delà desquels une **compensation financière peut être demandée aux utilisateurs des données.** Le projet de décret prévoit que le dépassement de l'un des deux seuils suivants pourrait enclencher une demande de compensation financière, pour les seules données dites dynamiques : le volume maximum de données transmis quotidiennement ou l'intensité maximale de la sollicitation des serveurs sur une durée d'une minute. Le niveau exact des seuils sera ensuite fixé par arrêté ;

– la **déclaration de conformité** des fournisseurs de données aux exigences fixées par le règlement européen délégué. Le projet de décret précise la date de transmission de la déclaration (avant le 1^{er} mars jusqu'en 2022, puis avant le 1^{er} janvier de chaque année) et le délai, fixé à trois mois par le projet de décret, de

(1) Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

transmission en cas de modification de la fourniture des données. Le projet de décret précise également les modalités d'accès de l'ART aux données utiles à sa mission de contrôle. Enfin, un arrêté devra fixer le contenu de la déclaration de conformité ;

– l'ouverture et la collecte des **données d'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite**. Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs qu'un décret en Conseil d'État spécifique est en cours de finalisation, afin d'apporter des précisions quant au format d'échange des données à utiliser ;

– **les modalités de recours devant l'ART**. Le Gouvernement ayant confirmé à vos rapporteurs que ces modalités seront couvertes par les dispositions existantes de droit commun prévues aux articles R. 1263-1 à R. 1263-8 du code des transports, aucun texte réglementaire ne sera donc nécessaire pour permettre à ces dispositions d'entrer en vigueur.

Enfin, l'article 25 de la LOM a rendu obligatoire la transmission au registre Le.Taxi des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. Le décret en Conseil d'État qui prévoira les modalités de refus d'effectuer une prestation de transport par un exploitant sollicité par l'intermédiaire de la plateforme Le.Taxi devrait être publié, selon les informations transmises à vos rapporteurs, au dernier trimestre 2020.

2. Les dispositions relatives aux services numériques multimodaux devraient être publiées avant la fin de l'année 2020

L'article 28 de la LOM prévoit la mise en place d'une plateforme de réservation unique pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite dans le transport ferroviaire et confie au gestionnaire d'infrastructures ferroviaires la mission d'assurer la réservation des prestations d'assistance en gare, à la montée et la descente du train, et des prestations de transports de substitution. L'article 28 encadre également le fonctionnement des services numériques multimodaux, dans l'objectif d'éviter la désintermédiation des opérateurs de transport et la perte de contrôle sur leur politique tarifaire.

Trois dispositions de la LOM doivent faire l'objet de mesures réglementaires d'application, dont aucune n'a, à ce jour, été publiée. Interrogé par vos rapporteurs, le ministère de la transition écologique a indiqué qu'un projet de décret simple et un projet de décret en Conseil d'État sont en cours de préparation et devraient respectivement être publiés aux troisième et quatrième trimestres 2020. Ces dispositions concernent :

– pour le décret simple, les **modalités d'application de la plateforme de réservation unique** pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite dans le transport ferroviaire. Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que ses échanges avec le gestionnaire d'infrastructures et Régions de France ont abouti en juin dernier : les demandes qui concernent un seul transporteur seront basculées directement vers le centre de relation clients de ce transporteur, tandis que celles

impliquant plusieurs entreprises ferroviaires seront traitées par la plateforme gérée par Gares & Connexion pour le compte du gestionnaire d'infrastructures ;

– pour le décret en Conseil d'État, les règles encadrant le **fonctionnement des services numériques multimodaux, en particulier les dispositions que doit respecter le fournisseur du service** (réponses aux requêtes des usages, interopérabilité et échange d'informations avec le service de vente du gestionnaire de service, sécurité numérique, contrôle des titres, identité numérique), les garanties qui sont exigées du fournisseur du service lorsqu'il perçoit le produit des ventes des titres ainsi que la fixation des seuils de chiffre d'affaires et de la durée d'existence des sociétés gestionnaires de services devant fournir de droit l'accès aux données permettant à un service numérique multimodal de vendre leurs services. Vos rapporteurs ne disposent pas d'information quant au contenu de ce décret.

B. LES VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS

L'article 31 de la LOM habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la loi, toute mesure visant à adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules dits « autonomes », notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

L'article 32 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, des mesures précisant les modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés.

Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que **les deux projets d'ordonnance ont été soumis à la consultation des acteurs concernés** ⁽¹⁾ entre le 7 février et le 7 avril 2020. La nouvelle Commission européenne ayant annoncé son agenda numérique, qui inclut notamment de traiter de l'accès aux données des véhicules, le Gouvernement a initié une nouvelle consultation auprès des acteurs concernés sur l'articulation du projet d'ordonnance avec les projets européens ; le résultat de la consultation va conduire le Gouvernement à faire évoluer ses projets d'ordonnance, dont l'objectif de publication est fixé à fin avril 2021 ⁽²⁾.

C. LA RÉGULATION DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

1. Les mesures d'application relatives au covoiturage ont été publiées

Les dispositions des articles 35 et 40 de la LOM relatives aux incitations au covoiturage, notamment aux aides versées aux passagers ou au conducteur par les

(1) *Autorités organisatrices de la mobilité et collectivités locales, filière automobile, transports publics, industrie routière, assurances, acteurs du numérique, filières énergétiques, etc.*

(2) *Le délai d'habilitation de douze mois prévu à l'article 32 de la LOM, qui devait expirer en décembre 2020, a été prolongé de quatre mois du fait de l'épidémie de covid-19, en application de l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.*

AOM, ainsi qu'à la définition des frais pris en compte dans le cadre du partage des frais nécessitaient la publication de plusieurs textes réglementaires pour entrer en vigueur. Ces dispositions réglementaires ont été prises dans le cadre de deux décrets, publiés le 5 juin 2020 :

– le 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. Il précise les **conditions dans lesquelles les déplacements réalisés peuvent donner lieu au versement**, par l'AOM ou Île-de-France Mobilités, **d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage** en l'absence de passagers. Il définit par ailleurs les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais comme « *les frais de déplacement effectivement engagés par un conducteur pour l'utilisation d'un véhicule à l'occasion d'un déplacement [composés] des frais de dépréciation du véhicule, de réparation et d'entretien, des dépenses de pneumatiques et de consommation de carburant ainsi que des primes d'assurances. [...] Ils comprennent également les frais de péage ainsi, le cas échéant, que les frais de stationnement afférents au déplacement* » ;

– le décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 portant définition du seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage. Au-delà de ce seuil, fixé à **15 kilomètres** par le décret, **l'allocation versée au conducteur** par l'AOM ou Île-de-France Mobilités dans le cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur **pourra dépasser le strict partage des frais**.

2. Quelques textes réglementaires relatifs à la régulation des nouvelles formes de mobilité demeurent à publier

S'agissant du **cotransportage de colis**, le décret en Conseil d'État prévu par l'article 40 de la LOM devrait, selon les informations transmises par le Gouvernement, être publié au dernier trimestre 2020. Si l'activité de cotransportage se rapproche du covoiturage, le calendrier plus tardif de publication du décret est expliqué par le Gouvernement comme résultant de la complexité de définition des règles de partage des frais, les colis pouvant être très divers, en poids comme en volume.

La création des voies réservées à certains véhicules, notamment ceux à très faibles émissions et ceux transportant un nombre minimum d'occupants, prévue par l'article 35 de la LOM, nécessite par ailleurs la modification du décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 ⁽¹⁾ afin d'intégrer, dans la liste des véhicules à très faibles émissions, les deux-roues motorisés électriques qui seraient autorisés sur ces voies réservées. Interrogé par vos rapporteurs, le Gouvernement a indiqué que la publication du décret était prévue au troisième trimestre 2020. En parallèle, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que suite à la publication de la directive

(1) Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission de moins de 3,5 tonnes.

(UE) 2019/1161 du 20 juin 2019 ⁽¹⁾, un travail de révision du décret allait débiter d'ici la fin de l'année 2020, afin notamment d'introduire des seuils de polluants atmosphériques dans les critères définissant les véhicules à faibles émissions.

L'article 41 de la LOM prévoyait l'établissement avant le 24 juin 2020, par le ministre chargé des transports, de **recommandations relatives aux prescriptions du titre délivré aux opérateurs** de services de partage de véhicules, cycles et engins dits en « *free-floating* ». La discussion avec les acteurs concernés ayant été interrompue par l'épidémie de Covid-19, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que ces recommandations devraient être finalisées à l'automne 2020.

Enfin, s'agissant des habilitations à légiférer par voie d'ordonnance, deux articles du projet de loi adopté par le Parlement prévoyaient la prise d'ordonnance :

– l'article 40, qui autorise le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de **définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique** entre des clients sollicitant un service de transport et des entreprises réalisant du transport public routier de marchandises, pour du transport de marchandises, ou des entreprises de transport public routier collectif de personnes, pour des services occasionnels de transport de passagers ou de groupes de passagers. Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que l'ordonnance devrait faire l'objet d'une **notification à la Commission européenne en octobre 2020 et être publiée début 2021** ;

– l'article 33, qui autorisait le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour déroger, à des fins expérimentales, à des dispositions législatives pour tester, dans les territoires peu denses, des **solutions nouvelles de transport routier de personnes** afin de réduire les fractures territoriales et sociales. Toutefois, dans sa décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019, **le Conseil constitutionnel a déclaré cet article contraire à la Constitution**, au motif qu'il ne définissait pas assez précisément le domaine et les finalités de ces mesures et méconnaissait donc les exigences découlant de l'article 38 de la Constitution.

(1) 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.

D. LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

1. Les dispositions relatives à la responsabilité sociale des plateformes devraient être publiées d'ici fin 2020, malgré une censure partielle du Conseil constitutionnel

L'article 44 de la LOM introduit dans le code des transports des **droits nouveaux reconnus aux travailleurs indépendants** des plateformes numériques de mobilité ⁽¹⁾.

Des **chartes sociales complémentaires**, mises en place par les plateformes, pourront également octroyer des droits supplémentaires aux travailleurs avec lesquelles elles sont en relation. Si le projet de loi adopté par le Parlement prévoyait que le **respect des engagements pris par la plateforme sur le fondement de la charte ne pouvait caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique** entre la plateforme et les travailleurs, le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019, **a déclaré cette seule disposition contraire à la Constitution**, au motif que le législateur a méconnu l'étendue de sa compétence en permettant aux plateformes de fixer des règles relatives aux principes fondamentaux du droit du travail qui relèvent, en application de l'article 34 de la Constitution, du domaine de la loi.

La décision du Conseil constitutionnel limite donc la portée des chartes en cas de litige sur la qualification juridique de la relation contractuelle, même si les plateformes conservent la possibilité de les mettre en place et de les faire homologuer par l'administration. Si certaines plateformes rencontrées par la direction générale du travail du ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion ont indiqué travailler à l'établissement de ces chartes, aucune charte n'a, à ce jour, été transmise à l'administration.

Sept dispositions de la LOM relatives aux chartes des plateformes et aux nouveaux droits octroyés aux travailleurs des plateformes doivent faire l'objet de mesures réglementaires d'application, dont aucune n'a, à ce jour, été publiée. Interrogée par vos rapporteurs, la direction générale du travail a indiqué que la publication de ces textes, initialement prévue entre avril et juin 2020, avait été retardée du fait de l'épidémie de covid-19. Selon les informations transmises à vos rapporteurs, ils devraient être publiés au troisième – pour les dispositions relevant d'un décret simple – ou quatrième – pour les dispositions relevant d'un décret en Conseil d'État – trimestre 2020. Ces dispositions concernent :

– les modalités envisagées de communication aux travailleurs par les plateformes de la **distance et du prix minimal d'une prestation**. À cet égard, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que les «*plateformes devront communiquer ces informations par tout moyen conférant date certaine au*

(1) *Droit de connaître la distance et le prix minimal garanti d'une prestation ; droit de refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une quelconque pénalité ; droit de choisir les plages horaires d'activité et les périodes d'inactivité ; droit à la déconnexion.*

travailleur et les présenter de manière loyale en s'assurant que ces informations soient lisibles, claires, non équivoques et facilement accessibles par le travailleur » ;

– les **indicateurs de durée et de revenu d'activité** que les plateformes devront publier sur leur site internet. Le Gouvernement a indiqué que la concertation avec les plateformes et les représentants des travailleurs était en cours afin de définir, par décret en Conseil d'État, des indicateurs fournissant de réels renseignements sur les conditions de travail tout en respectant le secret des affaires ;

– les conditions dans lesquelles la plateforme prend en charge les frais d'accompagnement et verse une indemnité lorsque le travailleur bénéficie, à sa demande, des **actions permettant de faire valider les acquis de l'expérience**. Des éléments fournis par le Gouvernement, il ressort que l'article D. 7342-3 du code du travail définit déjà des modalités de prise en charge des frais d'accompagnement à la validation des acquis d'expérience et de versement d'une indemnité. **Ces dispositions ne nécessiteraient a priori pas la prise d'un nouveau décret** ;

– les conditions d'**abondement du compte personnel de formation** (CPF) des travailleurs des plateformes. À cet égard, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que la plateforme informerait annuellement la Caisse des dépôts et consignations (CDC) de la liste des bénéficiaires, après quoi elle devrait ensuite verser, dans un délai de 30 jours, les montants de l'abondement, qui pourrait être forfaitairement fixé à 200 euros ;

– le seuil du chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme en-deçà duquel l'article L. 7342-2 (assurance couvrant le risque d'accidents du travail) et les deux premiers alinéas de l'article L. 7342-3 (droit d'accès à la formation professionnelle) du code du travail ne sont pas applicables. La mention de ce décret dans la LOM résultant d'une simple coordination, le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que le seuil qui prévalait avant la LOM (13 % du plafond annuel de la sécurité sociale, soit environ 5 350 euros) serait maintenu ;

– les modalités de **transmission à l'autorité administrative des chartes des plateformes**. Le Gouvernement a indiqué que cette transmission pourrait être réalisée par voie dématérialisée. Si cette transmission est accompagnée d'une demande d'homologation de la charte, le Gouvernement envisage qu'elle soit accompagnée des documents permettant d'attester des modalités et du résultat de la consultation des travailleurs, des conditions générales d'utilisation, d'un modèle type de contrat commercial ainsi que de tout document utile pour préciser la nature des engagements inscrits dans la charte ;

– les sièges et ressort envisagés des **tribunaux compétents**. Le Gouvernement envisage de désigner le tribunal judiciaire de Paris comme compétent pour connaître des litiges relatifs à la conformité à la loi des chartes de responsabilité sociale des plateformes. Le Gouvernement a indiqué à vos

rapporteurs que ces dispositions seraient intégrées à un décret en Conseil d'État précisant les dispositions relatives à la procédure contentieuse.

Par ailleurs, l'article 47 de la LOM donne aux travailleurs des plateformes un droit d'accès, dans un format structuré, aux données concernant leurs activités propres au sein de ces plateformes et le droit de les transmettre. Un décret, qui devrait être publié au dernier trimestre 2020 après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), doit préciser le périmètre de ces données ainsi que leurs modalités d'accès, d'extraction et de transmission.

2. Diverses dispositions relatives au transport particulier de personnes doivent encore être publiées

L'article 45 de la LOM permet aux chambres de métiers et de l'artisanat de déléguer à des personnes agréées l'organisation des sessions d'examen des conducteurs de transport public particulier de personnes (T3P). Un décret en Conseil d'État doit préciser les modalités de cette délégation, notamment le prix que les personnes agréées peuvent percevoir pour l'organisation des sessions d'examen.

Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que le projet de décret était actuellement en cours d'examen par l'Autorité de la concurrence. Il permettrait de **déléguer l'organisation matérielle des épreuves écrites d'admissibilité et le cas échéant de l'épreuve pratique d'admission, sans déléguer ni la gestion de l'inscription à l'examen, ni l'élaboration des sujets des épreuves, ni la correction de celles-ci ainsi que l'évaluation des candidats**. Le projet de décret préciserait également les obligations pesant sur les opérateurs agréés, notamment dans l'objectif de *« garantir l'impartialité de ces opérateurs dans l'organisation des examens, l'égal accès des candidats aux épreuves ainsi organisées [et] le respect des règles relatives au traitement des données personnelles »*.

Il convient par ailleurs de noter qu'un bilan de l'organisation des sessions d'examen devra, en application de l'article 45 de la LOM, être remis au Parlement dans un délai d'un an suivant la promulgation de la loi.

L'article 46 prévoit la mise en place d'une base de données nationale sur le T3P et la dématérialisation des procédures relatives à l'exercice des professions du T3P. Si cette seconde disposition n'entrera en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2022 tandis que la première est d'entrée en vigueur immédiate, le décret en Conseil d'État permettant l'application de ces deux dispositions devrait être publié, selon les informations transmises par le Gouvernement, au deuxième trimestre 2021.

Enfin, l'article 48 habilite le Gouvernement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de déterminer :

– les modalités de vérification et de délégation de la vérification des conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de T3P ;

– les modalités de représentation des travailleurs indépendants des plateformes et les conditions d’exercice de cette représentation.

Sur le premier point de l’habilitation, le Gouvernement a indiqué n’avoir pas arrêté sa décision de publier ou non une ordonnance. La rédaction de l’ordonnance sur le second point de l’habilitation dépend quant à elle du rapport, non publié à ce jour, de M. Jean-Yves Frouin, ancien président de la chambre sociale de la Cour de cassation, à qui le Premier ministre a confié, en janvier 2020, la mission de définir les différents scénarios envisageables pour construire un cadre permettant la représentation des travailleurs des plateformes numériques. Ces ordonnances devront être publiées avant la fin du mois d’avril 2021 ⁽¹⁾.

(1) Le délai d’habilitation de douze mois prévu à l’article 48 de la LOM, qui devait expirer en décembre 2020, a été prolongé de quatre mois du fait de l’épidémie de covid-19, en application de l’article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d’urgence pour faire face à l’épidémie de covid-19.

TITRE IV : DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

A. CHAPITRE I^{ER} : METTRE LES MOBILITÉS ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

1. Les dispositions relatives aux mobilités actives et à l'intermodalité devraient être publiées d'ici la fin de l'année 2020

L'article 53 de la LOM introduit, dans le code des transports, un titre consacré aux mobilités actives et à l'intermodalité. Il crée, à compter de 2021, une obligation d'identification des vélos et vélos à assistance électrique (VAE). S'agissant de l'intermodalité, il prévoit, avant le 1^{er} janvier 2024, des obligations d'équipements des gares routières et ferroviaires en stationnements sécurisés pour les vélos. Il prévoit également des obligations en termes d'embarquement, à bord des trains et autobus, d'un certain nombre de vélos non démontés.

Cinq dispositions de la LOM relatives à l'article 53 doivent faire l'objet de mesures réglementaires d'application, dont aucune n'a, à ce jour, été publiée. Interrogé par vos rapporteurs, le ministère de la transition écologique a indiqué que ces dispositions devraient être publiées d'ici la fin de l'année 2020. Ces dispositions concernent :

– d'une part, la liste des **gares soumises à l'obligation d'équipement** de stationnements sécurisés des vélos et, d'autre part, le **nombre et les caractéristiques des équipements**. Ces dispositions devraient être publiées d'ici la fin de l'année 2020, avec une entrée en vigueur différée ;

– les **modalités d'identification des cycles**. Un projet de décret en Conseil d'État a été notifié à la Commission européenne, en vue d'une publication au dernier trimestre 2020 ;

– le **nombre minimal d'emplacements pour vélos à prévoir dans les trains** et les exceptions dérogeant à cette obligation générale. Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs que la publication du décret était envisagée au troisième trimestre 2020 et que le nombre envisagé, qui dépendait notamment de discussions européennes en cours, n'était à ce jour pas arrêté ;

– les **modalités d'application aux services librement organisés (SLO)** des obligations d'équipement permettant le transport d'au moins cinq vélos non démontables à leur bord. Le Gouvernement a indiqué à vos rapporteurs qu'une publication avant la fin du mois de novembre 2020 était envisagée.

2. D'autres dispositions doivent faire l'objet de textes réglementaires d'application, non publiés à ce jour

L'article 55 de la LOM prévoit que les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une **signalisation matérialisant la position des angles morts** apposée sur le véhicule. Un décret en Conseil d'État doit préciser les modalités de mise en œuvre de cette obligation ainsi que le montant de l'amende en cas de non-respect. Le Gouvernement a notifié à la Commission européenne le format de l'autocollant de signalisation des angles morts le 2 juillet 2020, ce qui devrait permettre une publication du décret dans le courant du mois d'octobre 2020.

L'article 58 prévoit le **pré-signallement**, hors agglomération, **des arrêts de transport scolaire** dans des conditions définies par décret. Selon le ministère chargé des relations avec le Parlement, la publication de ce décret est envisagée d'ici la fin du mois de juillet 2020.

L'article 60 prévoit que le ministre chargé des transports arrête un **schéma national des véloroutes**, actualisé au moins une fois tous les dix ans. Si l'association Vélo et territoires a effectivement publié une carte mise à jour le 25 juin 2020, le calendrier de l'arrêté du schéma par le ministre des transports demeure à l'étude.

B. CHAPITRE II : DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES PLUS PROPRES

Le chapitre II du titre IV comporte neuf articles qui ont trait au développement des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres. Le manque d'infrastructures de recharge est en effet l'un des freins importants à la progression des véhicules électriques et hybrides rechargeables (avec le différentiel de coût des véhicules et l'autonomie plus limitée de ces derniers). Plusieurs dispositions visent donc à faciliter ou à rendre obligatoire le déploiement de bornes de recharge électrique, tant dans l'espace public que dans les espaces privés.

Ces neuf articles appellent vingt décrets d'application. **Sur ces vingt décrets, selon les informations communiquées par l'administration aux rapporteurs, seuls deux ont été pris jusqu'à présent**, dont l'un repose sur une disposition préexistante.

La totalité des décrets restant à prendre devrait l'être entre le troisième et le quatrième trimestre 2020, soit sous la forme de décrets simples, soit sous la forme de décrets en Conseil d'État.

1. Les dispositions déjà adoptées

L'article 67 de la loi prévoit que les règles techniques d'utilisation et les caractéristiques des carburants alternatifs sont définies par voie réglementaire. Des dispositions existent déjà en la matière : il s'agit notamment du décret n° 2017-1673

du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Toutefois, suite à l'adoption de la LOM, il est envisagé de modifier les deux arrêtés dits « carburants alternatifs » du 8 décembre 2017, respectivement relatif aux caractéristiques de l'hydrogène en tant que source d'énergie pour le transport et relatif aux caractéristiques du gaz naturel comprimé GNC et du gaz naturel liquéfié GNL destinés à la carburation. Il existe en effet une procédure de mise à jour régulière des arrêtés techniques relatifs aux carburants. Cela pourra être fait d'ici la fin de l'année 2020.

Un second **décret n° 2020-789 a été pris le 27 juin 2020**, sur la base de l'article 71 de la loi qui a modifié l'article L. 453-1 du code de l'énergie, afin de fixer les conditions de dérogation des stations de ravitaillement en gaz naturel comprimé à la priorité de raccordement au réseau de distribution de gaz naturel. Le décret prévoit notamment que cette dérogation est autorisée uniquement lorsque le montant total des coûts estimés pour le raccordement de cette station au réseau de transport de gaz naturel est inférieur au montant total de ces mêmes coûts estimés pour un raccordement à un réseau de distribution de gaz naturel situé à proximité.

2. L'état d'avancement des décrets restant à prendre

Parmi les décrets restant à prendre, **plusieurs sont déjà à un niveau avancé de rédaction.**

Cela concerne notamment le décret qui doit être pris sur le fondement du second alinéa du I de l'article 67 de la LOM qui modifie l'article L. 641-4-2 du code de l'énergie, afin de prévoir les modalités selon lesquelles les aménageurs d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public garantissent l'interopérabilité de l'infrastructure pour l'itinérance de la recharge ou du ravitaillement.

Ce décret s'adresse notamment aux aménageurs, installateurs et opérateurs publics et privés d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou d'infrastructures de ravitaillement en carburants alternatifs ainsi qu'aux fabricants d'appareils distributeurs de carburants alternatifs et de dispositifs de connexion entre un point de ravitaillement et un véhicule roulant aux carburants alternatifs hydrogène et gaz naturel véhicule (GNV/bioGNV). Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, le projet de texte est déjà rédigé, aussi bien sur la partie relative à l'électricité que sur celle portant sur l'hydrogène et le GNV. Des échanges sont en cours avec la direction des affaires juridiques du ministère de la transition écologique pour en finaliser la rédaction. Un décret en Conseil d'État sera publié sur cette base à l'automne 2020.

Un autre décret dont l'état de rédaction est avancé doit être pris sur le fondement de l'article 71 de la LOM qui modifie l'article L. 446-7 du code de l'énergie afin de définir les caractéristiques du complément de rémunération dont

peut bénéficier tout producteur de biogaz dont la production est majoritairement destinée à des usages liés à la mobilité. Le complément de rémunération, permettant de rentabiliser les investissements supplémentaires, sera accordé aux producteurs de biométhane non injecté dans le réseau après une procédure d'appel à projets selon des critères qui permettront de sélectionner les projets les plus vertueux et performants. Le niveau du complément sera fixé au cas par cas par la Commission de régulation de l'énergie (CRE). Il sera ensuite mis à la consultation de la CRE et du Conseil supérieur de l'énergie (CSE), avant la saisine du Conseil d'État. Ce mécanisme permettra de développer le potentiel de méthanisation des régions agricoles éloignées des réseaux de gaz, en particulier pour l'usage sous forme de carburant bioGNL, favorisant ainsi les circuits courts et l'ancrage local des installations. Une fois le dispositif expérimenté pour une dizaine de projets, la procédure d'appel d'offres pourra être mise en place.

Enfin, l'article 71 de la LOM prévoit un autre décret visant à définir, selon les caractéristiques des installations de production de biométhane, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente. Les dispositions réglementaires afférentes ont été rédigées, en prenant en compte le retour d'expérience du dispositif de contrôle des installations de production d'électricité renouvelable. Une concertation avec les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) vient de s'achever et leurs remarques sont en cours de prise en compte. En effet, elles vont jouer un rôle clé dans le dispositif : elles auront notamment la capacité de proposer au préfet de demander des contrôles ciblés sur certaines installations. Il est également prévu d'élaborer, en liaison avec les DREAL, un référentiel relatif aux contrôles. Le décret devrait donc être pris au plus tard à l'automne.

Pour le reste, une série de décrets doivent encore être publiés au cours des troisième et quatrième trimestres 2020. Il s'agit notamment des décrets relatifs aux caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et aux modalités d'application de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation, lequel fixe notamment le nombre minimal de places équipées pour la recharge selon la catégorie et la taille des bâtiments ainsi que la nature des dispositifs de sécurisation adaptée au risque des places de stationnement (article 64 de la loi).

Il s'agit également du décret prévu par l'article 69 de la loi concernant les modalités d'application de l'article L. 111-3-8 du code de la construction et de l'habitation relatif à l'équipement des emplacements de stationnement d'installations dédiées à la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations dans un immeuble collectif. À noter que ces sujets dépendent du ministère de la cohésion

des territoires et des relations avec les collectivités territoriales qui devraient publier les décrets concernés au quatrième trimestre 2020.

Un décret demeure également à prendre concernant l'élaboration du schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables prévu par l'article 68 de la loi qui modifie l'article L. 334-8 du code de l'énergie. Un décret en Conseil d'État devrait être publié à ce sujet au quatrième trimestre 2020.

Enfin, un décret doit être pris, dans les mêmes délais, concernant la définition des modalités de la procédure d'appel à projets à laquelle peut recourir l'autorité administrative lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations. Ce décret est issu des dispositions de l'article 71 de la LOM qui modifie l'article L. 446-14 du code de l'énergie.

C. CHAPITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROMOTION DES USAGES LES PLUS PROPRES ET À LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION

Les dispositions du chapitre III du titre IV de la LOM visent à atteindre les objectifs de **décarbonation du secteur des transports terrestres**, à favoriser les **mobilités actives et partagées** et à lutter contre la **pollution de proximité**.

Deux outils majeurs ont été pensés dans ce cadre : le **forfait mobilités durables**, dont les textes d'application ont quasiment tous été publiés, et les **zones à faibles émissions mobilité**, qui doivent rapidement faire l'objet d'une mesure réglementaire d'application pour permettre leur mise en œuvre dans les délais prévus.

1. Les conditions de la mise en place du forfait mobilités durables sont désormais globalement réunies

L'article 82 de la LOM instaure un forfait mobilités durables qui consiste en une **prise en charge facultative par l'employeur des frais de déplacement de ses salariés pour leurs trajets domicile-travail s'ils utilisent des modes alternatifs à la voiture individuelle**, avec pour objectif d'encourager le recours à ces modes de transport plus durables.

Bien que certains principes soient fixés au niveau législatif, **plusieurs dispositions de nature réglementaire étaient nécessaires pour préciser les modalités de mise en place du forfait mobilités durables**.

Il s'agissait d'abord de préciser par décret les modalités de ce forfait, en particulier de définir les services de mobilité partagée entrant dans son cadre et de

déterminer les modalités de prise en charge pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel.

Toutes ces mesures réglementaires d'application dans le secteur privé ont été regroupées dans le **décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables »**. Ainsi, outre les déplacements à vélo et en covoiturage ainsi que les tickets de transport en commun (hors abonnement) que la loi présentait déjà comme des modes de transport entrant dans son cadre, **le décret élargit la couverture possible** aux engins de déplacement personnel partagés en location ou en *free-floating*, pourvu qu'ils soient non motorisés ou équipés d'un moteur non thermique, et à l'autopartage de véhicules à faibles émissions.

Il est à ce stade **trop tôt pour faire un quelconque bilan de la mise en œuvre du forfait mobilités durables** ⁽¹⁾. Il convient toutefois de rappeler que l'article 83 de la LOM prévoit une habilitation à légiférer par ordonnance qui pourrait permettre de rendre obligatoire le forfait mobilités durables si, au regard d'un bilan du recours spontané au forfait mobilités durables effectué dix-huit mois après la promulgation de la loi, celui-ci se révélait insuffisant.

Par ailleurs, **les conditions dans lesquelles le forfait mobilités durables s'applique dans les trois fonctions publiques** doivent également être définies par décret.

À ce stade, **seule la fonction publique d'État a été couverte** par la publication du décret n° 2020-543 et l'arrêté d'application du 9 mai 2020 relatifs au versement du forfait mobilités durables dans la fonction publique d'État. **Les décrets pour la fonction publique territoriale et la fonction publique hospitalière ne sont pas encore publiés** et seraient en cours d'élaboration, selon le ministère de la transition écologique interrogé par vos rapporteurs. Dans la fonction publique territoriale, le Conseil supérieur de la fonction publique territoriale a émis un avis favorable le 1^{er} juillet 2020. Concernant la fonction publique hospitalière, la direction générale de l'offre de soins a indiqué à vos rapporteurs être en attente de l'avis du guichet unique des dispositions applicables aux fonctionnaires et agents publics sur le projet de décret avant de le publier, celui-ci disposant d'un délai réglementaire maximum de deux mois pour donner une réponse.

Vos rapporteurs soulignent que l'application du forfait dans la fonction publique d'État peut sembler manquer en partie d'ambition à la vue de ce qui est rendu possible pour le secteur privé :

– le cumul entre ce forfait et le remboursement des frais de transport public ou d'abonnement est impossible dans la fonction publique d'État alors que cela peut être le cas dans le secteur privé ;

(1) Le site internet de France Mobilités regroupe toutefois quelques témoignages d'entreprises mettant en place le forfait mobilités durables : <https://www.francemobilites.fr/actualites/temoignages-entreprises-forfait-mobilites-durables>.

– le montant du forfait, fixé à 200 euros dans la fonction publique d’État, peut paraître faible alors que le plafond d’exonération d’impôt et de prélèvements sociaux du forfait fixé par la LOM est de 400 euros ;

– les tickets de transport en commun (hors abonnement) ne sont pas couverts par le forfait dans la fonction publique d’État alors que cela peut être le cas dans le secteur privé ;

– d’une manière générale, les modes de transport couverts dans la fonction publique d’État se limitent aux déplacements à vélo et en covoiturage alors que, comme évoqué plus haut, les modes possibles ont été élargis dans le secteur privé.

Enfin, un décret en Conseil d’État doit déterminer les **modalités d’application du titre-mobilité** qui vise à assurer la traçabilité de la prise en charge des frais liés à la mobilité par l’employeur, sur le modèle du « ticket restaurant ». **Il n’a, à ce stade, pas été publié.** Le ministère des relations avec le Parlement a indiqué que **l’objectif était une publication pour décembre 2020, délai considéré comme trop long par vos rapporteurs qui souhaitent une publication dans les meilleurs délais.**

2. Les mesures réglementaires d’application nécessaires à l’instauration obligatoire de zones à faibles émissions mobilité dans certains secteurs doivent être rapidement prises

L’article 86 de la LOM a transformé les zones à circulation restreinte (ZCR) en **zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m)**⁽¹⁾ et a rendu ces dernières **obligatoires dans les territoires où les normes de qualité de l’air ne sont pas respectées.** Ainsi :

– l’instauration d’une ZFE-m est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l’air, définies par l’article L. 221-1 du code de l’environnement, ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l’établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre compétent ;

– à partir du 1^{er} janvier 2021, l’instauration d’une ZFE-m est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque ces mêmes normes ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l’EPCI à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l’origine d’une part prépondérante des dépassements.

Les critères permettant de déterminer les territoires où les normes de qualité de l’air ne sont pas respectées de manière régulière, d’une part, et la notion de part prépondérante des transports routiers dans les dépassements,

(1) Territoire dans lequel est mis en place une interdiction d’accès aux catégories de véhicules ne répondant pas à certaines normes d’émissions (ces distinctions s’appuient sur les vignettes Crit’air), le cas échéant sur des horaires et jours déterminés.

d'autre part, doivent toutefois être définis par voie réglementaire. À ce stade, aucun décret n'a été publié, malgré une certaine urgence compte tenu du caractère obligatoire de l'instauration de certaines ZFE-m avant le 31 décembre 2020.

Un projet de décret a été mis en consultation jusqu'en mai dernier. Interrogé par vos rapporteurs, le ministère de la transition écologique a indiqué que certains commentaires des parties prenantes ont été pris en compte pour faire évoluer le projet. Des demandes ont notamment été formulées pour préciser les périmètres pris en compte pour mesurer le non-respect des normes de qualité de l'air, ou encore concernant le critère de 5 % de la population exposée aux dépassements de valeurs limites de qualité de l'air, seuil en deçà duquel une commune ou un EPCI n'est pas concerné par l'obligation, selon le projet de décret. **Le décret pourrait désormais être rapidement publié.**

Afin de parvenir à la réduction de la pollution de l'air sans entraver le travail de certains professionnels, vos rapporteurs insistent sur la nécessité d'inciter à **une certaine harmonisation de la mise en œuvre des contrôles de la circulation dans les ZFE-m de territoires géographiquement proches.**

Enfin, toujours concernant les contrôles du respect des ZFE-m, les services du ministère de la transition écologique interrogés par vos rapporteurs indiquent que **les travaux techniques et juridiques sont en cours pour permettre la mise en place des dispositifs de contrôle automatisés prévus par la loi mais qu'ils ne seront toutefois pas opérationnels au 31 décembre 2020.** En revanche, les services ont indiqué travailler sur des systèmes de verbalisation par ordinateur qui permettraient d'utiliser des infrastructures dont disposent déjà certaines collectivités au profit des contrôles du respect des règles de circulation dans les ZFE-m. La difficulté restante est d'intégrer toutes les bases de données nécessaires à une mise en place prenant en compte tous les critères.

3. Toutes les autres mesures réglementaires d'application sont encore en attente

De nombreuses dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion nécessitent des mesures d'application qui ne sont pas encore publiées. Elles concernent notamment les obligations en matière de verdissement des grandes flottes de véhicules, la promotion des mobilités actives et la prise en compte de la question du bruit.

Par ailleurs, il convient de souligner que **le rapport au Parlement sur la décarbonation des transports aérien et maritime**, dont la transmission était prévue par l'article 81 de la LOM dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi, ne l'a pas encore été. Les services du ministère de la transition écologique prévoient sa remise en octobre 2020.

a. En matière de verdissement des flottes de véhicules

En matière de verdissement des flottes publiques, **l'article 74 de la LOM habilite le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour transposer les obligations de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019** ⁽¹⁾. L'habilitation vaut pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la loi. Toutefois, le délai de transposition prévu par la directive impose une publication avant le mois d'août 2021. Interrogés par vos rapporteurs, les services du ministère de la transition écologique ont indiqué que les travaux de transposition ont démarré de sorte que l'ordonnance devrait être publiée dans les délais impartis par la directive.

L'article 76 de la LOM transpose d'ores et déjà les éléments les plus structurants de cette directive en obligeant à l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques. Si les critères définissant les véhicules à faibles émissions sont d'ores et déjà fixés par l'article D. 224-15-11 du code de l'environnement, **ces derniers ne sont à ce stade pas satisfaisants**. Ainsi, alors que l'article précité fait référence aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, il ne fixe en réalité une limite que pour un seul gaz à effet de serre (le CO₂), **dont la valeur actuelle pénalise les véhicules à biogaz, comme le soulignent vos rapporteurs**, et aucun critère relatif aux polluants atmosphériques. Interrogés par vos rapporteurs sur ce point, **les services du ministère de la transition écologique ont indiqué que des travaux de révision sont prévus pour introduire des seuils sur les polluants atmosphériques** dans les définitions des véhicules à faibles émissions.

L'article 77 de la LOM prévoit quant à lui une **obligation de verdissement des flottes de véhicules pour les entreprises lors du renouvellement de ces dernières**. Le décret précisant les conditions d'application de cette obligation est en cours d'élaboration, avec une publication prévue au quatrième trimestre 2020 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Concernant la mise en place d'un **taux minimal de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation**, prévue par l'article 78 de la LOM, la publication du ou des décrets précisant sa mise en œuvre est envisagée au deuxième trimestre 2021, là encore pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Enfin, le décret fixant les conditions dans lesquelles les personnes qui sont assujetties à une **obligation de publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions**, prévue par l'article 79 de la LOM, rendent annuellement compte du respect de leurs obligations est en cours d'élaboration, avec une publication prévue au quatrième trimestre 2020 en vue d'une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021 pour les obligations afférentes à l'année 2020.

(1) 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.

b. En matière de promotion des mobilités actives

L'article 75 de la LOM **impose un message promotionnel en faveur des mobilités actives pour toute publicité concernant des véhicules terrestres à moteur**. Un décret en Conseil d'État doit fixer les conditions d'application de cette obligation et un arrêté précisera le message diffusé. À ce stade non encore publiés – même si le décret était en consultation jusqu'à la mi-juillet – les services du ministère prévoient une publication simultanée des deux textes au quatrième trimestre 2020.

c. En matière de prise en compte de la question du bruit

Les articles 90 et 91 de la LOM prévoient respectivement une meilleure évaluation des nuisances sonores ferroviaires et une prise en compte des vibrations liées au transport ferroviaire. Dans les deux cas, **un arrêté des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement doit venir préciser les modalités d'évaluation de ces nuisances**. Des consultations sont en cours et la publication des arrêtés pourrait intervenir d'ici à la fin de l'année 2021 ⁽¹⁾.

Enfin, l'article 92 de la LOM vise à permettre une expérimentation de deux ans du contrôle automatisé des niveaux d'émissions sonores des véhicules circulant sur la voie publique. **Le décret en Conseil d'État nécessaire pour fixer la procédure de cette expérimentation n'est pas encore publié** et pourrait l'être au quatrième trimestre de l'année 2020.

D. CHAPITRE IV : AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU MARCHÉ DES VÉHICULES ET DES ENGIN MOBILES NON ROUTIERS À MOTEUR

Le chapitre IV du titre III de la loi est composé de trois articles, dont deux appellent une action de l'exécutif pour leur mise en œuvre : l'article 95 qui vise à permettre une plus grande surveillance concernant les émissions de gaz polluants et de particules des engins mobiles non routiers et des véhicules à moteur et l'article 97 qui prévoit la remise par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) d'un rapport, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement.

Concernant le rapport prévu à l'article 97, **les travaux ont été retardés du fait de la crise sanitaire qui a fortement perturbé l'activité de ces services, ce qui pourrait biaiser l'évaluation**. La remise du rapport est donc reportée au printemps 2021 pour pouvoir conduire l'analyse sur une période moins affectée par la crise.

Concernant l'application de l'article 95, **deux ordonnances devaient être adoptées pour son application** : elles l'ont été à la date du 10 juin 2020. Il s'agit

(1) Dans les réponses apportées par les services du ministère de la transition écologique à vos rapporteurs, cet objectif est surtout évoqué pour l'arrêté d'application de l'article 90.

d'une part de l'ordonnance n° 2020-700 du 10 juin relative à la surveillance des émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers et, d'autre part, de l'ordonnance n° 2020-701 du 10 juin 2020 relative à la surveillance du marché des véhicules à moteur.

L'ordonnance relative aux émissions des engins mobiles non routiers a ainsi précisé le dispositif de recherche, de constatation et de sanction applicable aux activités de surveillance des émissions de gaz polluants et de particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. Elle ajoute dans la partie législative du code de l'environnement, après la section 2 du chapitre IV du titre II du livre II, une section 3 « Surveillance des émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers ».

L'ordonnance adapte ainsi le droit français pour mettre en œuvre le règlement (UE) 2016/1628 relatif aux émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (applicable depuis le 1^{er} janvier 2017). Le texte fixe notamment les modalités d'habilitation des agents compétents pour rechercher et constater les manquements ou les infractions et prévoit la possibilité de confier le prélèvement et l'acheminement des échantillons à des organismes de droit privé (agents habilités ou par voie d'huissier). Le texte définit également les pouvoirs d'enquête des agents. Il fixe enfin les mesures et sanctions administratives (notamment une amende administrative maximale de 300 000 euros par produit), les modalités de recours au processus transactionnel ainsi que les sanctions pénales (trois ans d'emprisonnement et une amende de 300 000 euros), qui pourront être appliquées en cas de non-conformité.

Enfin, l'ordonnance n° 2020-701 du 10 juin 2020 relative à la surveillance du marché des véhicules à moteur définit les modalités de recherche, de constatation et de sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces détachées et équipements qui sont destinés à ces véhicules. Elle prévoit les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

Le texte adapte ainsi le droit français pour mettre en œuvre le règlement (UE) 2018/858 relatif aux véhicules à moteur (applicable à compter du 1^{er} septembre 2020), le règlement (UE) n° 167/2013 relatif aux véhicules agricoles et forestiers à l'exception de l'article 18 (applicable depuis le 1^{er} janvier 2016), le règlement (UE) n° 168/2013 relatif aux deux, trois-roues et quadricycles (applicable depuis le 1^{er} janvier 2016) et le règlement (CE) n° 1222/2009 relatif au contrôle de l'étiquetage des pneumatiques. L'ordonnance modifie le code de la route et insère un chapitre IX « Surveillance du marché des véhicules à moteur » après le chapitre VIII du titre II du livre III.

Elle fixe également les mesures et les sanctions administratives (notamment une amende administrative maximale d'un million d'euros par produit), les modalités de recours au processus transactionnel, ainsi que les sanctions pénales (trois ans d'emprisonnement et une amende d'un million d'euros) qui pourront être appliquées en cas de non-conformité.

TITRE V : SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

A. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER, GUIDÉ ET FERROVIAIRE

1. Dispositions relatives au renforcement de la sûreté et de la sécurité dans les transports

Les dispositions relatives au renforcement de la sûreté et de la sécurité dans les transports se trouvent aux **articles 98 à 129** du premier chapitre du titre V de la LOM. Elles concernent la conduite automobile, le transport routier de marchandises, les transports par car ou encore la RATP. L'article 98 est celui qui comprend le plus grand nombre de mesures relatives à la sécurité routière et c'est celui pour lequel le plus grand nombre de textes d'application a été pris.

a. Bilan de l'application de l'article 98 renforçant la sécurité routière et modernisant la gestion des fourrières

Les 3^o, 4^o et 14^o du I de l'article 98 visent à **renforcer la protection des inspecteurs du permis de conduire**, notamment en permettant au préfet, lorsqu'il est informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage à l'encontre d'un inspecteur, **d'interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire**. Cette interdiction est au maximum de deux mois pour les faits d'outrage et de six mois pour les faits de violence. Elle cesse d'avoir effet lorsqu'une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire devient exécutoire et elle est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu, de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas de peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.

Pour préciser les conditions de mise en œuvre de ces dispositions, l'**article 3 du décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière** a inséré un article R. 211-7 dans le code de la route. Celui-ci prévoit que, lorsque la mesure d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire a été prise, elle est notifiée à l'intéressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; en outre, l'arrêté préfectoral est transmis sans délai au procureur de la République qui communique au préfet du lieu toute décision judiciaire exécutoire ou définitive prononcée pour une infraction punie par le code de la route de la peine complémentaire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire. **L'article 7 du même décret** modifie l'article R. 225-2 du code de la route pour permettre au préfet de procéder à l'enregistrement des mesures administratives dûment notifiées portant interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.

Le 6° du I de l'article 98 a complété l'article L. 213-2 du code de la route pour prévoir que le contrat écrit remis par les professionnels du secteur de l'enseignement de la conduite aux candidats au permis de conduire doit être conforme à un **contrat type** défini par décret en Conseil d'État. En conséquence, le **décret n° 2020-142 du 20 février 2020** définissant le contrat type d'enseignement de la conduite prévu à l'article L. 213-2 du code de la route a modifié l'article R 213-3 du même code et défini ce contrat-type, qui figure en annexe au décret. Celui-ci prévoit notamment que les contrats doivent mentionner le nombre prévisionnel d'heures de formation théorique et pratique, le prix et le détail de la formation et les moyens pédagogiques et techniques mis en œuvre pour la formation et l'évaluation du candidat. Il précise que le calendrier de la formation doit être établi en concertation avec le candidat. L'article 2 du décret prévoit que ces nouvelles dispositions sont applicables aux contrats d'enseignement de la conduite conclus à compter du **1^{er} juin 2020**.

Les 8° et le 9° du I ont modifié le code de la route pour renforcer les sanctions contre l'usage du téléphone au volant. Le 7° de l'article L. 224-1 dudit code prévoit désormais que les officiers et agents de police judiciaire **retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur** lorsqu'un véhicule est intercepté et qu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage. Par ailleurs, le 7° de l'article L. 224-2 du même code prévoit que **le préfet peut procéder à la suspension du permis de conduire.**

La loi a prévu qu'un décret en Conseil d'État devait fixer la liste des infractions dont la commission simultanée avec une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main conduit à la rétention et à la suspension du permis de conduire. Cette liste a été définie par l'article R. 224-19-1 du code de la route créé par **l'article 6 du décret n° 2020-605 du 18 mai 2020** portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Les infractions visées sont notamment le fait de circuler, en marche normale, sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation, de ne pas avertir les autres usagers d'un changement de direction, de ne pas respecter les distances de sécurité, de franchir une ligne longitudinale continue, de ne pas s'arrêter au feu rouge, de dépasser les vitesses maximales autorisées, de faire des dépassements dangereux ou encore de ne pas respecter les « stop » et les « cédez le passage ». Par ailleurs, **l'article 10 du décret n° 2020-605 du 18 mai 2020** complète l'article R. 412-6-1 du code de la route pour prévoir que tout conducteur d'un véhicule en circulation qui fait usage d'un téléphone tenu en main ou porte à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son (à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité) encourt une peine complémentaire de suspension du permis de conduire d'une durée maximale de trois ans, suspension qui peut être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

Le 18° du I de l'article 98 de la LOM abroge l'article L. 234-14 du code de la route qui imposait de détenir un **éthylotest dans son véhicule**, mesure qui n'avait pas fait la preuve de son efficacité. En conséquence, **l'article 8 du décret**

n° 2020-605 du 18 mai 2020 supprime l'obligation de présenter cet éthylotest en cas de contrôle routier prévue par l'article R. 233-1 du code de la route. **L'article 9 du décret** supprime la définition des caractéristiques de cet éthylotest qui était prévue à l'article R. 234-7 du même code.

Pour **désencombrer les fourrières** et faciliter l'enlèvement des épaves sur la voie publique, **le VI de l'article 98 a modifié l'article L. 325-7 du code de la route** pour réduire de trente à quinze jours le délai à l'expiration duquel un véhicule mis en fourrière est réputé abandonné. En conséquence, il a aussi modifié **l'article L. 325-8** du même code pour prévoir que les véhicules remis au service du domaine peuvent être récupérés par leur propriétaire avant leur vente, dans des conditions fixées par décret. En conséquence, l'article 17 du **décret n° 2020-775 du 24 juin 2020 relatif aux fourrières automobiles** a modifié l'article R. 325-41 du code de la route pour prévoir que si un propriétaire souhaite récupérer son véhicule alors que celui-ci fait l'objet d'une procédure de mise en vente, il doit, au préalable, s'acquitter des frais de mise en vente auprès de l'administration chargée des domaines et demander une mainlevée. En application de l'article 28 de ce décret, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée, pour chaque département, par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière, et au plus tard le **1^{er} avril 2021**. L'arrêté doit être pris en septembre.

De plus, le V de l'article 98 a habilité le Gouvernement à **moderniser la gestion des fourrières** en modifiant par ordonnance les dispositions du code de la route pour :

- créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations ;

- prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet d'une interdiction de circulation dès leur mise en fourrière (puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux) et prévoir les conditions dans lesquelles l'interdiction de circulation peut être levée ;

- permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

Le Gouvernement disposait d'un délai d'un an à compter de la publication de la loi pour prendre l'ordonnance et ce délai a été respecté avec la publication de **l'ordonnance n° 2020-773 du 24 juin 2020 relative aux fourrières automobiles**. L'ordonnance **abroge l'article L. 325-6 du code de la route** qui prévoit que les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ou qui ne sont plus conformes à leur réception ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux nécessaires et qu'ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.

L'ordonnance **modifie l'article L. 325-7** du code de la route qui définit les délais au terme desquels les véhicules laissés en fourrière sont réputés abandonnés. Cet article prévoit que ce délai est de dix jours et non de quinze jours pour les véhicules pour lequel un expert a constaté qu'il a une faible valeur marchande et qu'il est hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité. La nouvelle rédaction supprime le recours à l'expert. Enfin, l'ordonnance **complète l'article L. 327-4 du code de la route** pour prévoir que les officiers et agents de police judiciaire qui procèdent aux mises en fourrière de véhicules peuvent retirer à titre conservatoire le certificat d'immatriculation si le véhicule a subi de graves dommages. Les dispositions de l'ordonnance **entrent en vigueur** à une date fixée, pour chaque département, par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière, et **au plus tard le 1^{er} avril 2021**. L'arrêté doit être pris en septembre.

La création du **système d'information national des fourrières automobiles** a quant à lui été mis en place par le **décret n° 2020-775 du 24 juin 2020 relatif aux fourrières automobiles**. Du fait des caractéristiques de ce traitement, il n'a pas été nécessaire de s'appuyer sur l'habilitation et le recours à la voie réglementaire suffisait. L'article 2 du décret a inséré un article R. 325-12-1 dans le code de la route qui institue ce système qui permet de centraliser les données enregistrées par les gardiens de fourrière et l'échange d'informations entre les différentes autorités concernées. L'article 9 du décret complète l'article R. 325-25 pour prévoir que l'autorité dont relève la fourrière peut prescrire au gardien de fourrière d'enregistrer dans le système d'information les données relatives à l'enlèvement, la garde, la vente ou la destruction des véhicules, les entrées et sorties des véhicules mis en fourrière, les décisions de mainlevée de la mise en fourrière et les décisions de remise à l'administration chargée des domaines ou à une entreprise de destruction. L'article 28 du décret prévoit que ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée, pour chaque département, par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière, et au plus tard le **1^{er} avril 2021**. L'arrêté doit être pris en septembre.

Le **VIII de l'article 98** de la LOM met en place une **expérimentation pour permettre que les places d'examen du permis de conduire soient attribuées directement** de manière nominative aux candidats qui en font la demande par voie électronique sur un système dédié. Cette demande peut aussi être effectuée, selon les mêmes modalités, par l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière auprès duquel le candidat est inscrit. Cette expérimentation doit avoir lieu dans les départements désignés par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière. Elle doit durer huit mois mais peut être prolongée de trois mois. **L'arrêté du 13 février 2020 relatif à la mise en œuvre d'une expérimentation portant sur l'attribution nominative des places d'examens pratiques du permis de conduire en application de l'article L. 213-4-1 du code de la route** prévoit que les départements dans lesquels l'expérimentation est réalisée sont l'Aude, le Gard, le Gers, la Haute-Garonne et l'Hérault et que l'expérimentation débute le 2 mars 2020.

Certaines dispositions de l'article 98 de la LOM n'ont pas encore fait l'objet de mesures d'application. C'est notamment le cas du **2° du I** qui a inséré dans le code de la route un titre relatif au **signallement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation**. Ce dispositif vise à empêcher, pendant une durée limitée, la rediffusion du signallement de certaines positions des forces de l'ordre en bord de route par le truchement d'outils d'aide à la conduite et à la navigation. Il vise les contrôles relatifs à l'alcoolémie ou à l'usage de stupéfiants, ou encore les contrôles relatifs à des opérations de lutte contre la criminalité (terrorisme, délinquance, enlèvement, évasions). Un décret en Conseil d'État doit définir les modalités de détermination des voies ou portions de voies concernées par l'interdiction de signallement des contrôles routiers, les modalités de communication avec les exploitants de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation aux fins de mise en œuvre de cette interdiction et les mesures destinées à assurer la confidentialité des informations transmises à ces exploitants. Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, ce décret doit être publié au troisième trimestre 2020. Vos rapporteurs tiennent à rappeler qu'il s'agit là d'une avance majeure pour la sécurité routière et la lutte contre la criminalité et qu'il est nécessaire de mettre en œuvre dès que possible le dispositif.

b. Bilan de l'application des autres articles relatifs à la sûreté et à la sécurité

L'article 100 de la LOM a complété l'article L. 3341-4 du code de la santé publique pour prévoir que, dans les débits de boissons à emporter, **les éthylo-tests doivent être proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques**. L'article 9 du **décret n° 2020-605 du 18 mai 2020** réécrit en conséquence l'article R. 234-7 du code de la route pour prévoir désormais que le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3341-4 du code de la santé publique et de ses textes d'application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. L'article 13 du même décret rétablit dans le code de la santé publique un article R. 3353-3 relatif aux sanctions aux manquements à l'article L. 3341-4 du même code qui renvoie à l'article R. 234-7 du code de la route.

Les autres textes d'application des articles du chapitre I^{er} du titre V de la LOM n'ont pas été pris. C'est le cas de **l'arrêté du ministre chargé de la sécurité routière** définissant les compétences minimales devant avoir été acquises lors de l'épreuve pratique du permis de conduire pour pouvoir réaliser l'apprentissage en conduite supervisée des véhicules légers, prévu par **l'article 99**. C'est aussi le cas des **décrets en Conseil d'État** relatifs à l'application des articles suivants :

– **Article 101** : définition des conditions dans lesquelles les autobus effectuent des arrêts à la demande (publication prévue au quatrième trimestre 2020) ;

– **Article 102** : renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers (publication prévue au troisième trimestre 2020) ;

– **Article 113** : définition des catégories de données enregistrées par les caméras-piétons utilisées en expérimentation par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP (publication prévue au quatrième trimestre 2020) ;

– **Article 120** : définition des conditions d'application de l'article L. 2251-1-2 du code des transports relatif à la mission de prévention exercée par la RATP (publication prévue au quatrième trimestre 2020) ;

– **Article 125** : définition des modalités d'exécution et de mise à disposition des diagnostics de sécurité routière des passages à niveau (publication prévue au quatrième trimestre 2020).

Par ailleurs, si le décret en Conseil d'État prévu **par l'article 111** (qui concerne la formation et la qualification des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et les infrastructures correspondantes) **n'a pas été pris, les mesures transitoires nécessaires prévues par la loi ont été prises par l'arrêté du 21 janvier 2020 portant mesures transitoires prises pour l'application de l'article L. 1631-5 du code des transports**. Il définit les conditions de qualification des équipes et leur cadre d'intervention. L'annexe définit la procédure de traitement d'un objet délaissé dans une emprise de la SNCF ou de la RATP. Le décret doit quant à lui être publié au quatrième trimestre 2020.

Les deux ordonnances prévues par le chapitre I^{er} n'ont pas été prises. L'ordonnance prévue par l'article 119 pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres devait être prise dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi. L'ordonnance visant à adapter le droit applicable aux installations à câbles et à simplifier le droit applicable à certaines remontées mécaniques, prévue par **l'article 128**, devait être prise dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi. Toutefois, dans les deux cas, les délais ont été repoussés de quatre mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

Enfin, le **rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares** prévu par **l'article 107** de la loi, qui doit être remis au Parlement dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, n'a pas été publié.

2. Autres dispositions relatives au transport guidé, ferroviaire et routier

Les dispositions relatives au financement, à la régulation et à la modernisation des systèmes de transport public figurent au chapitre III du titre V de

la LOM. Le chapitre IV comprend une série de mesures diverses qui concernent notamment le transport routier et le transport ferroviaire. La plus grande partie des textes d'application de ces articles n'a pas été publiée.

L'article 153 renforce la structure du **collège de l'ART**, avec un passage à temps plein de l'exercice des fonctions de ses membres. Il fait passer de sept à cinq membres le collège et prévoit que les membres du collège autres que le président seront vice-présidents. Des dispositions transitoires sont destinées à garantir la continuité du fonctionnement de cette instance, sans porter atteinte au mandat des membres actuellement en fonction. Dans ce but, l'article prévoit qu'un décret nomme deux membres permanents dans les soixante jours suivant l'adoption de la loi, mais que les membres du collège déjà en place seront maintenus jusqu'à expiration de leur mandat, par dérogation. **Un décret du 19 mai 2020** a nommé Mme Florence Rousse et M. Patrick Vieu vice-présidents de l'ART.

En ce qui concerne la RATP, l'article 156 a modifié l'article 20 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (SGP) pour ôter à la SGP, qui est chargée de construire le réseau, la gestion technique des gares. En effet, la gestion technique des autres éléments du réseau relève déjà de la RATP. La mission de gestion technique des gares est confiée à la RATP. Les éléments du réseau qui ne sont pas remis en gestion technique à la RATP le sont à Île-de-France Mobilités (IdFM), qui en assure la maintenance et le renouvellement et peut déléguer cette mission à ses opérateurs de transport. En outre, la nouvelle rédaction de l'article prévoit que la SGP peut passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de ces éléments, jusqu'à leur remise en gestion à IdFM.

Pour tirer les conséquences de la nouvelle rédaction de l'article 20 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, l'article 1^{er} du **décret n° 2020-431 du 14 avril 2020** a modifié les articles 1^{er}, 3 et 4 du décret n° 2019-87 du 8 février 2019 relatif à la gestion technique des lignes, ouvrages et installations du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ces modifications font entrer les gares dans le champ des éléments dont la RATP assure la gestion technique et prévoient que la RATP est rémunérée par IdFM pour cette mission. Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, des discussions sont en cours entre la Société du Grand Paris, la RATP et Île-de-France Mobilités en vue de la conclusion d'une convention tripartite qui générerait notamment les modalités du transfert en gestion technique.

En dehors de ce décret, les **décrets relatifs à la RATP** n'ont pas encore été pris. Il s'agit du décret relatif à la régulation par l'ART de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP (**article 152**), qui devrait être publié au quatrième trimestre 2020. Il s'agit également du décret en Conseil d'État et des décrets simples nécessaires pour la mise en œuvre du volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP (**article 158**).

Les articles relatifs au secteur ferroviaire sont les articles 167 à 169 et articles 171 à 178 de la LOM. L'article 175 a modifié l'article L. 2122-10 du code des transports pour étendre le champ des dérogations à l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire. Les entreprises qui bénéficient de cette dérogation sont désormais celles qui :

– fournissent des services de navette pour véhicules routiers dans le tunnel sous la Manche ;

– exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

– exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;

– exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

– exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à usage exclusif de son propriétaire.

Les entreprises de ces trois dernières catégories restent par contre soumises à une **obligation d'assurance** dont les modalités sont prévues par voie réglementaire. En conséquence, le **décret n° 2020-820 du 30 juin 2020 relatif aux modalités d'obligation d'assurance pour les entreprises non soumises à l'exigence de licence d'entreprise ferroviaire** prévoit qu'elles doivent être soumises à une assurance garantissant, en cas d'accident, leur responsabilité civile à l'égard de leurs clients, des gestionnaires d'infrastructures et des tiers et que le contrat d'assurance souscrit en application du premier alinéa peut prévoir des plafonds de garantie.

Les **décrets en Conseil d'État** relatifs au transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional (**article 172**) et à la stratégie pour le développement du fret ferroviaire (**article 178**) devraient être publiés au quatrième trimestre 2020. Vos rapporteurs tiennent à rappeler ici toute l'importance qu'ils attachent à ces deux mesures. D'une part, la crise du covid-19 a montré toute l'importance du fret ferroviaire dont le développement doit être encouragé. D'autre part, la possibilité de transférer les petites lignes répond à une attente forte de certaines collectivités territoriales qu'il ne faut pas méconnaître. La région Occitanie, la région Centre-Val de Loire et la région Grand-Est ont manifesté avant le 1^{er} janvier 2020 leur souhait de se voir transférer des lignes ferroviaires.

Les **ordonnances relatives au secteur ferroviaire n'ont pas été publiées**. L'**article 167** de la LOM habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans les neuf mois suivant la promulgation de la loi, toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019. L'**article 169** habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans les douze mois suivant la promulgation de la loi, des mesures pour compléter et

moderniser les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire. Ces délais ont été repoussés de quatre mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

En ce qui concerne le transport routier, **l'article 166** de la LOM a ajouté certaines **dérogations au code du travail** s'agissant de l'organisation de la durée du travail. Il est prévu qu'un décret détermine, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des entreprises :

– les conditions de définition du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances ;

– les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer le taux de majoration des heures supplémentaires (pour le transport routier de marchandise uniquement).

En conséquence, le **décret n° 2020-802 du 29 juin 2020 relatif à l'organisation de la durée du travail dans les entreprises de transport routier et pris pour l'application de l'article L. 1321-2 du code des transports** a inséré dans le code des transports des articles D. 3312-2-1 et D. 3312-47-2. Ces dispositions prévoient que les stipulations de l'accord collectif de branche fixant le régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances prévalent sur la convention ou l'accord collectif d'entreprise ou d'établissement conclu antérieurement ou postérieurement à leur date d'entrée en vigueur, sauf lorsque la convention ou l'accord collectif d'entreprise ou d'établissement offre des garanties au moins équivalentes. Il en va de même en ce qui concerne le taux de majoration des heures supplémentaires (pour le transport routier de marchandises uniquement)

Par contre, les textes d'application des **articles relatifs aux autoroutes** (articles 159 à 164 de la LOM) n'ont pas été pris. Trois décrets en Conseil d'État doivent être publiés. Ils concernent :

– les sanctions pécuniaires pour non-respect du péage en *free flow* (article 159) ;

– les conditions selon lesquelles les nouvelles conventions de délégation autoroutière prévoient la mise à la disposition des usagers d'un nombre minimum de places de parking de covoiturage ou de bus express, une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs et une tarification différenciée selon les niveaux d'émission des véhicules (article 160) ;

– les conditions dans lesquelles les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier (article 161).

Le premier décret en Conseil d'État doit être publié au quatrième trimestre 2020 et les deux suivants au troisième trimestre 2020.

Par ailleurs, en ce qui concerne **l'article 163 de la LOM, l'arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports**, fixant la liste des marchés de fournitures ou de services des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui bénéficient d'un allègement des procédures la liste des marchés n'a pas non plus été publié. Cet arrêté doit être pris sur proposition de l'ART et cette proposition n'est pas encore intervenue, selon les informations qui ont été communiquées à vos rapporteurs.

Enfin, **aucun des rapports prévus par les articles 182** (sur l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite), **183** (sur les véhicules autonomes), **184** (sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles), **186** (sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence), **187** (sur l'apprentissage du vélo), **188** (sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques) et **189** (sur la mise en œuvre de dérogations à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération) **n'a été remis au Parlement**. Toutefois, les délais prévus pour la remise de ces rapports sont de un à deux ans, à l'exception du rapport sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles et du rapport sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence, qui auraient dû être remis au Parlement avant le début du mois de juillet. En ce qui concerne ce dernier rapport, qui doit être élaboré en liaison étroite avec le nouvel exécutif d'Aix-Marseille, les travaux ont été reportés du fait du décalage des élections municipales ; le rapport devrait être publié d'ici fin 2020.

B. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME ET A L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Les dispositions relatives au transport maritime et aux ports figurent à l'article 130 du chapitre I^{er}, au chapitre II et aux articles 165 et 185 du chapitre IV du titre V de la LOM. L'article 135 est celui qui comprend le plus grand nombre de mesures relatives au transport maritime. Un certain nombre de textes d'application a déjà été pris mais un grand nombre d'ordonnances n'ont pas été publiées.

1. Bilan de l'application de l'article 135 modernisant la législation du transport maritime

La plupart des dispositions relatives au transport maritime sont regroupées dans **l'article 135** de la loi. Les **III à VIII de cet article** concernent l'habilitation du Gouvernement à prendre par **ordonnance** une série de mesures, dont une partie concerne le transport maritime.

Le Gouvernement était habilité à prendre par ordonnance dans un **délai de trois mois** les mesures permettant, d'une part, **de réformer le permis d'armement**

et la carte de circulation et, d'autre part, **d'étendre aux armes de catégories A et B** les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du code des transports.

Ces mesures ont été prises par **l'ordonnance n° 2020-234 du 11 mars 2020 modifiant le champ d'application du permis d'armement et du régime des fouilles de sûreté des navires**. L'article 1^{er} de l'ordonnance modifie les articles L. 5231-2, L. 5232-1, L. 5232-2 et L. 5234-1 du code des transports. Ces dispositions visent notamment à soumettre à l'obligation d'avoir un permis d'armement tous les navires à usage professionnel et non uniquement les navires dont l'équipage comprend au moins un marin. Toutefois, pour des raisons de simplification administrative, les navires de plaisance ne sont pas soumis au permis d'armement lorsqu'ils sont utilisés à des fins de formation et doivent seulement être titulaires d'une carte de circulation. **L'article 3** modifie l'article L. 5211-3-1 du code des transports pour étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouilles de sûreté prévues à cet article.

Pour les autres ordonnances, **les délais varient entre six mois et dix-huit mois** et ils ont été prolongés de quatre mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19. Certaines ordonnances concernent l'application de textes internationaux ou européens tels que la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007, le code polaire, la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche du 14 juin 2007, la convention du travail maritime de l'Organisation maritime internationale du 7 février 2006, le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 (sur les émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime), le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (sur la sûreté des navires et des installations portuaires), la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 (sur la sûreté des ports), la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 (sur le travail dans la pêche). Les autres visent à :

– autoriser et encadrer la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance ;

– mettre en place des dérogations aux règles applicables aux marins (notamment en matière de régime social) pour les professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre accessoire ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales ;

– simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;

– soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et préciser les tâches qui leur sont confiées ;

– permettre aux jeunes d’accéder plus facilement à des périodes de mise en situation en milieu professionnel à bord des navires.

Sur l’ensemble de ces ordonnances, seule **une** a été publiée : il s’agit de **l’ordonnance n° 2020-599 du 20 mai 2020 portant mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche et d’amendements à la convention du travail maritime**. Elle permet de transposer la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016. Le droit en vigueur était déjà conforme à la plupart des stipulations de la convention sur le travail dans la pêche de l’OIT de 2007 mais des modifications devaient être réalisées en ce qui concerne les mentions du contrat d’engagement maritime et la durée de repos quotidienne. L’article 1^{er} ajoute au contrat d’engagement maritime des pêcheurs des mentions relatives notamment au nom et numéro d’immatriculation des navires à bord desquels ils s’engagent à travailler ainsi qu’au lieu et à la date de l’embarquement. L’article 2 limite la scission du repos quotidien de dix heures en deux périodes dont l’une est d’au moins de six heures consécutives. Par ailleurs, cette ordonnance met en œuvre les amendements apportés en 2014 à la convention du travail maritime de l’Organisation maritime internationale du 7 février 2006 qui s’appliquent aux navires autres que de pêche. Dans ce but, l’article 3 met en place des garanties financières à la charge de l’armateur qui visent à assurer une protection aux gens de mer en cas d’abandon ou de décès et d’incapacité liés au travail à bord du navire. Il prévoit aussi les garanties financières applicables en cas d’abandon des gens de mer.

Le **IX de l’article 135** de la LOM a modernisé certaines dispositions du code des transports et procédé à deux modifications plus importantes qui avaient besoin d’un texte d’application, qui a été publié. Il s’agit du **décret n° 2020-600 du 19 mai 2020**.

Le IX de l’article 135 de la LOM prévoit que les **titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution des navires d’une longueur inférieure à 24 mètres**, à l’exception de ceux délivrés pour les navires à passagers et de ceux délivrés par les sociétés de classification, sont délivrés sans limitation de durée. Pour tirer les conséquences de cette évolution du champ d’action des sociétés de classification, l’article 4 du décret n° 2020-600 du 19 mai 2020 a notamment modifié l’article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires qui définit les titres et certificats délivrés par les sociétés de classification habilitées.

Le IX de l’article 135 a également défini **les conditions de prise en charge des frais de visite et de déplacement de l’administration** dans le cadre du contrôle des navires. Cette réforme a elle aussi fait l’objet d’une traduction réglementaire, notamment par la modification de l’article 38 du décret n° 84-810 du 30 août 1984

qu'effectue l'article 25 du décret n° 2020-600 du 19 mai 2020. Les nouvelles dispositions prévoient que sont à la charge du propriétaire, de l'exploitant du navire ou de l'armateur au titre de la certification sociale du navire les frais liés aux déplacements et aux séjours à l'étranger exposés à l'occasion de la visite spéciale dont le navire fait l'objet parce que :

- il est immobilisé dans un port étranger par l'autorité de l'État du port ;
- il fait l'objet d'une décision de refus d'accès au port étranger ;
- ou il a fait l'objet d'un constat d'au moins cinq déficiences ou non-conformités pour des raisons liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la certification sociale du navire ou à la prévention de la pollution.

Le X de l'article 135 de la LOM met en place une expérimentation d'une durée maximale de deux ans relative à la navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, en aval du premier obstacle à la navigation maritime des navires. Celle-ci pourra être autorisée par le représentant de l'État en mer. Les conditions de ces expérimentations devant être fixées par voie réglementaire, **l'arrêté du 20 mai 2020 du ministre de la transition écologique et solidaire, relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des engins flottants maritimes autonomes ou commandés à distance** a défini le cadre applicable. Celui-ci précise les critères qui font qu'un essai de ce type d'engins est soumis soit à autorisation, soit à déclaration préalable. Il définit des conditions de réalisation des essais qui prévoient notamment que la chaîne de commandement et de contrôle doit être claire et accessible et que les activités de l'engin en essai sont supervisées en permanence. Il précise que l'opérateur effectue l'essai en mer sans mettre en péril la sécurité du trafic maritime ni porter atteinte à l'environnement et qu'il doit disposer d'un navire de soutien capable d'intervenir en cas d'incident pour récupérer l'engin ou les personnels, et si besoin assurer une assistance pendant l'essai.

2. Les mesures d'application de l'article 136 relatif à la déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses

L'article 136 de la LOM met en place les mesures législatives qui doivent permettre à la France de ratifier le protocole ajouté en 2010 à la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) de l'OMI de 1996. Le dépôt de l'instrument de ratification doit être accompagné de la déclaration des quantités de SNPD reçues en vrac dans l'année civile précédente. Dans ce but, l'article 136 insère dans le code des transports un article L. 5435-1 qui prévoit une obligation de déclaration des quantités de SNPD reçues et un article L. 5435-2 qui prévoit la procédure applicable en cas de manquement à cette obligation. Cet article ouvre à l'autorité administrative la possibilité d'ordonner une astreinte par jour de retard. Il prévoit que le montant de l'astreinte déterminé par **arrêté** doit être proportionnel aux contributions dues, et qu'il ne peut être supérieur

à 1 500 euros. L'article 136 crée aussi un article L. 5435-3 qui prévoit qu'un **décret** définit les conditions d'application de cet article.

Les textes d'application ont été publiés. Le **décret n° 2020-586 du 18 mai 2020** relatif à la mise en œuvre des obligations de déclaration des cargaisons prévues par la convention internationale de 2010 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (convention SNPD) insère notamment un article D. 5435-1 dans le code des transports qui définit les quantités pour lesquelles la déclaration doit être faite par type de produit (par exemple, la déclaration est obligatoire quelle que soit la quantité gaz naturel liquéfié mais elle n'est obligatoire qu'au-delà de 15 000 tonnes de gaz de pétrole liquéfié). Il prévoit que la déclaration doit être transmise par voie électronique et définit la procédure applicable en cas de manquement (mise en demeure, procès-verbal de manquement, voire astreinte administrative).

L'article D. 5435-1 du code des transports prévoit que c'est le ministre chargé des transports qui prend l'arrêté définissant le montant de l'astreinte prévue par l'article L. 5435-2. L'**arrêté du 18 mai 2020** relatif aux sanctions applicables en cas de défaut de déclaration ou de défaut de contribution au fonds international pour les dommages dus à la pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) prévoit que l'astreinte journalière par jour de retard est fixée au centième du chiffre d'affaires annuel du contributeur, dans la limite de 1 500 euros.

3. Les mesures d'application de l'article 142 relatif à la signalisation maritime

L'**article 142** de la LOM a inséré dans le code des transports les articles L. 5242-20-1 à L. 5242-20-4 relatifs à la signalisation maritime qui prévoient notamment que l'État prescrit les mesures de signalisation nécessaires, qu'il est responsable de la police de la signalisation et que l'installation illégale d'un dispositif d'aide à la navigation est punie d'une amende de 3 750 euros. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par **voie réglementaire**. En outre, l'article 142 insère dans le même code un article **L. 5242-24** qui prévoit que les modalités d'application des articles L. 5242-21 à L. 5242-23 relatifs aux dommages causés aux installations de signalisation maritime ou d'aide à la navigation sont fixées par **voie réglementaire**. Ces dispositions visent à consolider le fondement d'un dispositif réglementaire préexistant (décret n° 2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime).

4. Bilan de l'application de l'article 165 réformant les structures de gestion des dockers intermittents

L'**article 165** de la LOM modifie le code des transports pour supprimer les bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO) et la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), structures qui assuraient la gestion des dockers occasionnels dont le nombre s'est considérablement réduit au fil des années du fait

de la réforme réalisée par la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes qui a instauré la mensualisation des dockers, qui sont devenus employés des entreprises de manutention. Ces mesures **sont entrées en vigueur à la date de dissolution de la CAINAGOD**, qui a eu lieu le **30 juin 2020**.

a. Évolution du rôle des caisses de congés payés

L'article 165 transfère les attributions des BCMO et de la CAINAGOD aux caisses de compensation des congés payés des ports. Il insère un article **L. 5343-22-1 dans le code des transports** qui donne une base législative aux missions de ces caisses et y inclut le paiement des indemnités dues aux dockers intermittents ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités. Cet article prévoit qu'il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés. Il précise que, dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure le paiement de **l'indemnité de garantie** (qui est due lorsqu'un docker intermittent s'est présenté à l'embauche mais n'a pas été embauché) **et de l'indemnité compensatrice** (versée en cas de radiation du registre des dockers intermittents) ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités. L'article 165 a également procédé à une série de modifications de coordination et de mise en cohérence des articles du code des transports avec cette réforme.

Ces évolutions ont impliqué une modification des textes réglementaires qui a été réalisée avec la publication du **décret n° 2020-788 du 26 juin 2020** relatif aux caisses de compensation des congés payés des entreprises de manutention et à l'organisme national mentionné à l'article L. 5343-2 du code des transports. Ainsi, l'article 1^{er} du décret a **inséré un article R. 5343-34** dans le code des transports qui dispose que les **caisses de compensation des congés payés des entreprises de manutention** sont agréées par le ministre chargé du travail et définit leurs missions, parmi lesquelles figurent :

– l'identification et la classification des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers professionnels mensualisés titulaires de la « carte G » ;

– l'organisation générale et le contrôle de l'embauchage des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers occasionnels ;

– le suivi de la répartition du travail entre les ouvriers dockers professionnels intermittents ;

– le traitement des demandes des ouvriers dockers professionnels intermittents et ouvriers dockers occasionnels relatives à l'accès à la protection sociale et à l'action sociale.

L'article 1^{er} du décret n° 2020-788 du 26 juin 2020 a aussi modifié **l'article D. 5343-36** du code des transports pour prévoir que le **règlement des caisses de compensation des congés payés** doit désormais **fixer le mode de versement de l'indemnité de garantie et de l'indemnité compensatrice**.

Par ailleurs, l'article 165 de la LOM a réécrit **l'article L. 5343-15 du code des transports** qui prévoit désormais que la proportion d'ouvriers dockers professionnels intermittents qu'il peut y avoir sur un port est fixée par voie réglementaire dans la limite de 30 %. En conséquence, l'article 1^{er} du décret n° 2020-788 du 26 juin 2020 a réécrit **l'article R. 5343-18 du code des transports**. Il fixe la limite à 30 % pour les ports comportant moins de dix ouvriers dockers professionnels intermittents et les ports où les activités relatives à la pêche ou aux primeurs et agrumes représentent plus de 50 % des vacances travaillées des ouvriers dockers professionnels intermittents. Dans les autres ports, cette limite est fixée à 25 % pour les ports comportant moins de trente ouvriers dockers professionnels intermittents et à 20 % pour ceux comportant plus de trente ouvriers dockers intermittents.

En outre, la nouvelle rédaction de **l'article L. 5343-2** du code des transports issue de l'article 165 de la LOM prévoit qu'une convention collective ou, à défaut, un décret en Conseil d'État **définit l'organisme national chargé de la tenue du registre** des ouvriers dockers professionnels, des ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle et des ouvriers dockers professionnels intermittents. L'article 1^{er} du décret n° 2020-788 du 26 juin 2020 insère dans le code des transports un **article R. 5343-41 qui définit plus précisément les missions de cet organisme** et notamment les conditions dans lesquelles est réalisé le recensement des ouvriers dockers professionnels (mensualisés et intermittents) et occasionnels. Cet organisme doit établir un rapport semestriel rendant compte, pour chacun des ports, du nombre des ouvriers dockers professionnels et du nombre des ouvriers dockers occasionnels, du taux d'inemploi des ouvriers dockers intermittents et du suivi de l'activité des ouvriers dockers occasionnels. **L'article 3** du décret n° 2020-788 du 26 juin 2020 prévoit qu'à défaut pour la convention collective applicable aux ouvriers dockers de l'avoir défini, à la date du 30 juin 2020, cet organisme national sera **l'Union des caisses de congés payés des ports**.

Enfin, le **II de l'article 165 de la LOM** a modifié **l'article L. 5343-21** du code des transports relatif à la commission paritaire spéciale existant dans les ports où sont employés des dockers professionnels intermittents. La modification de l'article vise notamment à tenir compte des évolutions des instances représentatives du personnel telles que l'institution des comités sociaux et économiques. Elle prévoit aussi que la commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés. La composition de la commission et les règles applicables à sa constitution et à son fonctionnement étant déterminées par décret en Conseil d'État, **l'article 1^{er} du décret n° 2020-788 du 26 juin 2020** a modifié l'article R. 5343-27 du code des transports pour prévoir que cette commission est composée de quatre membres lorsque l'effectif des

ouvriers dockers professionnels est inférieur ou égal à 200 et de six membres lorsque l'effectif des ouvriers dockers professionnels est supérieur à 200. Ces membres sont désignés pour une durée de quatre ans.

b. Dissolution de la CAINAGOD et liquidation

Le **II de l'article 135** de la LOM précise que la CAINAGOD est **dissoute** à une date fixée par décret, et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de la date de promulgation de la loi. Il prévoit qu'un **décret désigne le liquidateur** chargé de la dévolution des biens de CAINAGOD. La mise en œuvre de ces mesures a été réalisée par le **décret n° 2020-803 du 29 juin 2020 fixant les modalités de liquidation de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers**. L'article 1^{er} a fixé la date de dissolution de la CAINAGOD au **30 juin 2020**. L'article 3 prévoit que le liquidateur est investi de l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'exercice de sa mission, qu'il ordonnance les recettes et les dépenses conformément aux règles fixées pour la caisse et qu'il peut agir en justice et conclure des transactions. L'article 5 prévoit qu'il vise les comptes financiers des années 2019 et 2020. Aux termes de l'article 7, il peut, en tant que de besoin, modifier le budget prévisionnel de liquidation adopté par le conseil d'administration. L'article 8 prévoit qu'il établit un bilan des opérations et le transmet au ministère chargé des transports et aux organisations professionnelles représentées au sein du conseil d'administration de la caisse à la date de sa dissolution.

Le II de l'article 135 de la LOM prévoit qu'un décret fixe les modalités de retour à l'équilibre, avant la dissolution de la CAINAGOD, des comptes des BCMO. L'article 6 du décret n° 2020-803 du 29 juin 2020 prévoit que, dans ce but, le liquidateur s'assure :

– En cas de compte excédentaire, du remboursement aux entreprises du port concerné des cotisations qu'elles auront versées en excédent au prorata des rémunérations brutes que chacune d'elles lui aura déclaré au cours des douze derniers mois ;

– En cas de compte déficitaire, du recouvrement auprès des entreprises du port concerné des cotisations nécessaires pour ramener le compte à l'équilibre.

Enfin, le **II de l'article 165** de la LOM prévoit que les fonds de la CAINAGOD restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un **fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes**. Ce fond est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités de garantie et des indemnités compensatrices des dockers intermittents. Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions devaient être définies par décret. C'est ce que fait le **décret n° 2020-804 du 29 juin 2020 relatif aux conditions et modalités d'emploi des fonds provenant de la Caisse nationale de**

garantie des ouvriers dockers et à l'agrément de l'organisme national en charge de leur gestion. En particulier, son article 1^{er} prévoit que les fonds contribuent, dans la limite de 1,5 millions d'euros, au développement d'actions en faveur de l'emploi et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et que les fonds restants sont réservés à la garantie du paiement des indemnités de garantie et des indemnités compensatrices des dockers intermittents.

2. Articles pour lesquels aucun texte d'application n'a encore été pris

L'article 130 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour réaliser l'intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public. L'ordonnance doit être prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la loi. Elle n'a pas encore été publiée. Le délai a été repoussé de quatre mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

L'article 131 insère dans le code des transports un article L. 5132-14-1 qui sécurise le cadre juridique des conventions de terminal conclues dans les ports pour la gestion et l'exploitation des terminaux portuaires. En application de l'article L. 5312-18 du code des transports, les modalités d'application doivent faire l'objet d'un décret en Conseil d'État. Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, ce texte devrait être publié au quatrième trimestre 2020.

L'article 185 prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un **rapport** sur l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi. Ce rapport n'a pas été transmis au Parlement. Selon les informations transmises à vos rapporteurs, la remise du rapport est prévue pour la fin d'année 2020.

B. TRANSPORT FLUVIAL

Les dispositions relatives au transport fluvial se trouvent aux articles 134, 135, 148 et 149 du chapitre II et à l'article 180 du chapitre IV du titre V de la LOM.

La plupart des mesures ne nécessitent pas de textes d'application. En ce qui concerne **l'article 134** qui a modifié l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), le texte d'application est le décret n° 2020-228 du 10 mars 2020 modifiant le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe. L'article 134 a transformé la SCSNE en un **établissement public local à caractère industriel et commercial** rattaché à la région Hauts-de-France et aux départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme, ce qui a notamment impliqué une profonde modification de la gouvernance.

Ainsi, le **conseil de surveillance** est désormais composé pour moitié au moins de représentants de la région Hauts-de-France et des départements du Nord,

de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. Il comprend également des représentants de l'État, un représentant de Voies navigables de France, un député et un sénateur, et au moins une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences en matière de transport ou d'aménagement du territoire. Par ailleurs, les collectivités territoriales autres que la région Hauts-de-France et les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme ainsi les groupements de collectivités territoriales qui participent au financement de la SCSNE sont représentés au conseil de surveillance. Enfin, au moins un représentant de la Commission européenne assiste au conseil de surveillance.

L'article 2 du décret n° 2020-228 du 10 mars 2020 a réécrit l'article 1^{er} du décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe pour définir la nouvelle composition du conseil de surveillance. Il prévoit notamment que le nombre de représentants de la région Hauts-de-France et des départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme est fixé à quinze et le nombre de représentants de l'État à dix.

Par ailleurs, la nouvelle rédaction de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe prévoit que sont institués auprès du conseil de surveillance, en plus du comité stratégique déjà existant :

– **une commission des contrats** qui est chargée, par ses avis, de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de contrats de travaux, de fournitures et de services ;

– **un comité des engagements et des risques** qui a pour objet de suivre les conditions de réalisation et de financement du canal Seine-Nord Europe ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés.

La commission des contrats comprend au moins cinq membres désignés par le conseil de surveillance. **L'article 7 du décret n° 2020-228 du 10 mars 2020** a inséré un article 10-1 dans le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe. Celui-ci précise notamment les contrats dont cette commission est saisie ainsi que sa composition : elle comprend au maximum huit membres, dont au moins deux membres du conseil de surveillance et au moins trois personnalités qualifiées dans le domaine des travaux ou du droit de la commande publique. Le président de la commission est nommé par le conseil de surveillance.

En ce qui concerne le comité des engagements et des risques, **l'article 8 du décret n° 2020-228 du 10 mars 2020** a réécrit l'article 11 du décret n° 2017-427 du 29 mars 2017. Il définit les contrats et les décisions sur lesquels ce comité émet un avis motivé et prévoit qu'il peut formuler des avis et des recommandations et qu'il assure les fonctions de comité d'audit. Il est composé au moins de six membres, parmi lesquels figurent cinq représentants du conseil de surveillance et une personne qualifiée désignée par le conseil de surveillance.

Par contre, **aucune des ordonnances prévues par l'article 135 et relatives au secteur fluvial** n'a été publiée à ce jour. Il s'agit des ordonnances :

- modifiant les règles applicables aux établissements flottants ;
- interdisant aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, déterminant les sanctions applicables et précisant les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- renforçant les pouvoirs de VNF relatifs aux déclarations de chargement ;
- étendant les prérogatives des agents des douanes pour la navigation intérieure ;
- étendant aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- renforçant les modalités de sanctions applicables en cas de non-respect des règles de police en matière de navigation intérieure ;
- transposant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 (reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure) ;
- renforçant les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes ;
- définissant les conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et les règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- modernisant les missions de VNF afin de lui permettre d'exercer sa mission de valorisation domaniale, d'intervenir sur le Rhin (en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre) et de se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable dans certains cas.

Ces ordonnances doivent être prises dans les douze mois suivant la promulgation de la loi. Les délais ont été prolongés de quatre mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

Enfin, l'expérimentation prévue par le **X de l'article 135** pour autoriser dans des conditions fixées par voie réglementaire la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau n'a pas fait l'objet de texte réglementaire.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 29 juillet 2020, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport d'information de Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Jean-Luc Fugit, Mme Zivka Park et M. Jean-Marie Sermier sur la mise en application de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Ce point de l'ordre du jour ne fait pas l'objet d'un compte rendu écrit. Les débats sont accessibles sur le portail vidéo de l'Assemblée à l'adresse suivante :

<http://assnat.fr/kFRHfT>

*

À l'issue de sa réunion, la Commission a autorisé la publication du rapport d'information.

ANNEXES

ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
Titre Ier : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE				
1	1 ^{er} A	Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037	Rapport au Parlement (avant le débat d'orientation des finances publiques)	Transmission imminente
2	1 ^{er} B	Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)	Pas de texte réglementaire prévu ; application via le budget annuel de l'AFITF	
3	1 ^{er} C	Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et actualisation de la programmation des investissements de l'État dans les transports	Décret sur la mission, la composition, l'organisation et le fonctionnement du COI	Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
4	1 ^{er} DA	Habilitation du Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestre	Ordonnance (expiration de l'habilitation, prolongée de quatre mois : avril 2021)	
5	1 ^{er} D	Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes		
6	1 ^{er} EA	Bilan des résultats économiques et sociaux des grandes infrastructures de transport	Rapport	
7	1 ^{er} F	Article censuré par le Conseil constitutionnel		

Titre II : AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

Chapitre I^{er} : Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

8	1 ^{er}	Droit à la mobilité, répartition des compétences d'organisation de la mobilité entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées à cette compétence		<p>Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires</p> <p>Projet de décret en Conseil d'État, en cours d'examen par celui-ci, pour modifier la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ; publication prévue pour le 3^{ème} trimestre 2020.</p>
9	1 ^{er bis} AA	Objectifs généraux de la politique des transports : pôles d'échanges multimodaux		
10	1 ^{er bis} A	Restrictions de circulation sur les îles mono-communales		
11	1 ^{er bis} B	Inscription de la mobilité active et de la lutte contre la sédentarité dans les grands objectifs de la politique des transports		
12	1 ^{er bis}	Possibilité pour Île-de-France Mobilités d'avoir recours à la déclaration de projet prévue par l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme		
13	2	Versement destiné au financement des services de mobilité		

14	3	Création d'un établissement public local remplaçant le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance (expiration de l'habilitation, prolongée de quatre mois : avril 2021)	Non publiée
Chapitre II : Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de la mobilité au service de l'intermodalité				
Section 1 : Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité				
15	4	Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité : rôle de chef de file de la région, contrat opérationnel de mobilité, comité des partenaires, aménagement des gares		Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires
Section 2 : Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises				
16	5	Plans de mobilité et plans de mobilité simplifiés	Décret sur les modalités d'application des dispositions relatives aux plans de mobilité simplifiés	Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires Décret (non prévu par la loi) n° 2020-751 du 18 juin 2020 relatif à l'assistance technique fournie par les départements à certaines communes et à leurs groupements
17	5 bis	Consultation des AOM sur les projets de construction de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif		
Chapitre III : Mobilité inclusive				
18	6	Services de mobilité solidaire, aides individuelles à la mobilité et plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire		

19	7	Mesures tarifaires et d'accessibilité en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et en faveur de leurs accompagnateurs	Arrêté ministériel fixant le pourcentage minimal de places devant être accessibles aux personnes à mobilité réduite lorsque des places de stationnement, sur la voirie communale, sont équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques	Projet d'arrêté rédigé, et qui a recueilli l'avis favorable du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) ; date de publication non encore connue
20	7 bis A	Voitures de transport avec chauffeur (VTC) adaptées aux personnes à mobilité réduite	Texte réglementaire définissant les conditions techniques et de confort que doivent respecter les véhicules utilisés comme VTC	Dispositions réglementaires préexistantes (article R. 3122-6 du code des transports), qui ne seront pas modifiées
21	7 bis	Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée		
Chapitre IV : Mesures spécifiques aux outre-mer				
22	8	Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité		
23	8 bis	Politique nationale de continuité territoriale : objectif d'atténuation des contraintes de l'insularité et de l'éloignement		
24	8 ter	Territoires ultramarins : obligation de mise en place d'une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades		
Titre III : RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS				
Chapitre I^{er} : Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques				
Section 1 : Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité				
25	9	Ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur	Décret en Conseil d'État fixant le seuil d'activité en deçà duquel les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage ne sont pas tenus de fournir l'accès à leur service	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État fixant les caractéristiques et niveaux des seuils au-delà desquels une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur lorsque la transmission des	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020

			données à ce dernier sollicite le service de fourniture des données	
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 1115-5 du code des transports relatif à la déclaration de conformité aux exigences fixées par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie du code des transports relatif au recours devant l'Autorité de régulation des transports	Mesure déjà appliquée par le décret n° 2017-107 du 30 janvier 2017 relatif à la codification du titre VI du livre II de la première partie ainsi que des chapitres IV et V du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports et comportant diverses dispositions en matière de transport public routier de personnes
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 3121-11-1 du code des transports et conditions dans lesquelles l'exploitant peut refuser d'effectuer une prestation de transport	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
26	<i>9 bis</i>	Modalités de collecte de données par l'Autorité de régulation des transports		
27	10	Collecte et ouverture des données facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite	Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 141-13 du code de la voirie routière relatif aux dispositions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020

Section 2 : Services d'information et de billettique multimodales				
28	11	Services d'information et de billettique multimodales	Décret fixant les conditions d'application de l'article L. 1115-9 du code des transports relatif aux services d'information et prestations à destination des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 1115-10 du code des transports relatif au service numérique multimodal	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 1115-11 du code des transports et fixant des seuils de chiffre d'affaires et de durée d'existence de la société gestionnaire	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
29	11 bis A	Information sur les aides financières à la mobilité		
30	11 bis	Information des passagers en cas d'annulation ou de retard		
Chapitre II : Encourager les innovations en matière de mobilité				
Section 1 : Véhicules autonomes et véhicules connectés				
31	12	Définition d'un cadre juridique pérenne applicable aux véhicules autonomes : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance définissant un cadre juridique pour les véhicules autonomes	Non publiée / publication prévue avant fin avril 2021
32	13	Modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance définissant les modalités d'accès aux véhicules connectés	Non publiée / publication prévue avant fin avril 2021
Section 2 : Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités				
33	14	Article censuré par le Conseil constitutionnel		
34	14 bis	Développement de solutions de mobilité innovantes		

Section 3 : Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

35	15	Dispositions en faveur des mobilités partagées	Modification du décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission de moins de 3,5 tonnes, pour intégrer les deux-roues motorisés électriques	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret précisant les conditions dans lesquelles les déplacements réalisés peuvent donner lieu au versement d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage en l'absence de passagers	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 précisant le seuil de la distance des déplacements réalisés en covoiturage en deçà duquel le montant de l'allocation versée au conducteur dans le cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage peut excéder les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais	Décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 portant définition du seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage
36	15 bis B	Modulation de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales		
37	15 bis	Modulation du tarif de la redevance de stationnement pour certains usagers		
38	15 ter	Institution des redevances de stationnement en Île-de-France		
39	16	Contrôle des voies réservées		

40	17	Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret	Décret précisant les modalités d'application de l'article L. 3132-1 du code des transports relatif au covoiturage, notamment la nature des frais pris en considération	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 en Conseil d'État précisant les modalités d'application de l'article L. 3232-1 du code des transports relatif au cotransportage de colis, notamment la nature des frais pris en considération	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Ordonnance définissant les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique	Non publiée / publication prévue début 2021
41	18	Encadrement des services de mobilité en free-floating		
42	18 bis	Sanctions en cas de modification du dispositif de limitation de la vitesse des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique		
43	19	Encadrement de l'activité des vélotaxis		
44	20	Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique	Décret précisant les conditions dans lesquelles les plateformes communiquent aux travailleurs, lorsqu'elles leur proposent une prestation, la distance couverte par cette prestation et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront, déduction faite des frais de commission	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État fixant les indicateurs relatifs à la durée d'activité et au revenu d'activité au titre des activités des travailleurs en lien avec la plateforme, au cours de l'année civile précédente, qui doivent être publiés sur le site internet de la plateforme	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020

			Décret fixant les conditions dans lesquelles la plateforme prend en charge les frais d'accompagnement et verse une indemnité lorsque le travailleur bénéficie d'actions permettant de faire valider les acquis de l'expérience	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret fixant les conditions d'abondement du compte personnel de formation du travailleur par la plateforme, seuils et secteurs d'activité	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret fixant le seuil de chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme en-deçà duquel l'article L. 7342-2 et les deux premiers alinéas de l'article L. 7342-3 du code du travail ne sont pas applicables	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret fixant les conditions de transmission à l'autorité administrative de la charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de la responsabilité sociale de la plateforme, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret fixant le siège et le ressort du tribunal de grande instance compétent pour tout litige concernant la conformité de la charte aux dispositions légales, l'homologation ou le refus d'homologation, à l'exclusion de tout autre recours contentieux ou administratif	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020

45	20 bis	Organisation de l'examen évaluant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de transport public particulier de personnes	Décret en Conseil d'État fixant les conditions dans lesquelles les chambres de métiers et de l'artisanat de région peuvent confier à des personnes agréées à cette fin par l'autorité administrative l'organisation des sessions d'examen pour évaluer les conditions d'aptitude professionnelle, notamment le prix pouvant être perçu par des personnes agréées	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
46	20 ter	Création d'une base de données sur le transport public particulier de personnes et dématérialisation des procédures	Décret en Conseil d'État fixant les modalités d'application de l'article L. 3120-7 du code des transports relatif à la base de données nationale sur le transport public particulier de personnes	Non publié / publication prévue au 2 ^e trimestre 2021
47	20 quater	Droit d'accès aux données les concernant des travailleurs indépendants recourant à des plateformes de mise en relation par voie électronique	Décret fixant le périmètre, les modalités d'accès, d'extraction et de transmission des données concernant les activités propres au sein de la plateforme des travailleurs utilisant une plateforme de mise en relation par voie électronique	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
48	20 quinquies	Vérification de l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P et représentation des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance sur l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P	Décision de publication non arrêtée à ce jour
			Ordonnance sur la représentation des travailleurs indépendants	Non publiée / publication envisagée avant fin avril 2021

Titre IV : DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES				
Chapitre II : Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes				
49	21 BA	Article censuré par le Conseil constitutionnel		
50	21 C	Compétence de Voies navigables de France en matière d'ouverture aux cyclistes des chemins de halage		
51	21	Dérogations aux règles relatives à la circulation des engins de déplacement personnel		
52	21 bis	Sécurité des passages piétons		
53	22	Lutte contre les vols de vélos et promotion de l'intermodalité au bénéfice du vélo	Décret en Conseil d'État fixant les modalités d'application de la section 2 du chapitre Ier du titre VII du livre II de la première partie du code des transports relative à l'identification des cycles	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret fixant la liste des gares soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret fixant le nombre et les caractéristique des équipements de stationnement sécurisé des vélos dans les gares	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret fixant le nombre minimal d'emplacements pour vélos non démontés à prévoir dans les trains en fonction des matériels concernés et services auxquels ils sont affectés	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret fixant les conditions d'application du premier alinéa de l'article L. 1272-6 du code des transports aux services librement organisés	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
54	22 bis AAA	Conditions de majorité au sein des copropriétés pour les infrastructures de stationnement sécurisé des vélos		

55	22 bis AA	Indicateurs d'angle mort sur les poids lourds	Décret en Conseil d'État fixant les modalités de mise en œuvre de l'obligation, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, de s'équiper d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule et l'amende en cas de non-respect de l'obligation	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
56	22 bis AB	Rapport annuel sur les vols de vélos	Rapport	Non transmis à ce jour
57	22 bis A	Généralisation de la formation au vélo dans les écoles		
58	22 bis B	Signalement des arrêts de transport scolaire	Décret fixant les conditions dans lesquelles les arrêts situés hors agglomération accueillant des transports scolaires sont pré-signalés	Non publié / publication prévue fin juillet 2020
59	22 bis C	Stationnements sécurisés pour vélos dans les bâtiments neufs		
60	22 bis	Schéma national des véloroutes		
61	22 ter A	Création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines		
62	22 ter	Création d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines		
63	22 quater	Maintien de la continuité des aménagements piétonniers et cyclables		
Chapitre II : Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres				
64	23	Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables	Décret en Conseil d'État fixant : - les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables - les modalités d'application de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020

65	23 bis A	Mutualisation des aires de stationnement des organismes HLM		
66	23 bis	Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement		
67	23 ter	Définition des carburants alternatifs	<p>Décret en Conseil d'État fixant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les modalités selon lesquelles les aménageurs d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public garantissent l'interopérabilité de l'infrastructure pour l'itinérance de la recharge ou du ravitaillement - les conditions dans lesquelles le non-respect de ces obligations est passible d'une amende administrative - les dispositions relatives à la création, à la configuration, à l'installation et à l'approvisionnement des infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ainsi qu'à l'exploitation, aux modalités d'accès aux services et à l'utilisation des infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ouvertes au public 	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret simple fixant les règles techniques d'utilisation et les caractéristiques des carburants alternatifs	Décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Réactualisation prévue pour le 4 ^e trimestre 2020

			<p>Décret simple fixant - les modalités selon lesquelles l'installation, l'exploitation et la configuration des infrastructures de recharge électrique garantissent une gestion économe et efficace de l'énergie, en permettant notamment le pilotage de la recharge - les modalités de gestion de l'énergie lors de la recharge, y compris son éventuelle restitution au réseau, ainsi que les conditions dans lesquelles les véhicules électriques ou hybrides rechargeables neufs permettent cette restitution</p>	<p>Non publié / publication prévue au 3^e trimestre 2020</p>
68	23 quater	Schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules	<p>Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'article L. 334-7 du code de l'énergie relatif au schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables</p>	<p>Non publié / publication prévue au 4^e trimestre 2020</p>
			<p>Décret simple fixant les modalités d'application de l'article L. 334-8 du code de l'énergie relatif aux modalités de collecte et d'exploitation des informations transmises pour l'élaboration du schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables</p>	<p>Non publié/publication prévue au 4^e trimestre 2020</p>

69	24	Renforcement du « droit à la prise »	<p>Décret en Conseil d'État fixant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les modalités d'application de l'article L. 111-3-8 du code de la construction et de l'habitation relatif à l'équipement des emplacements de stationnement d'installations dédiées à la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations dans un immeuble collectif - les conditions d'application de l'article L. 111-3-9 du code de la construction et de l'habitation relatif à la convention conclue entre le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires et le prestataire choisi par le locataire, l'occupant de bonne foi ou le copropriétaire pour la réalisation des travaux mentionnés à l'article L. 111-3-8 	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
70	24 bis	Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement		
71	25	Développement du gaz et du biogaz dans les transports	<p>Décret en Conseil d'État fixant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les conditions d'application de l'article L. 446-6 du code de l'énergie relatif au contrôle des installations - les caractéristiques du complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national dont peut bénéficier tout producteur de biogaz dont la production est majoritairement destinée à des usages liés à la mobilité - les conditions d'application de l'article 	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020

			<p>L. 446-13 du code de l'énergie, notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs</p> <p>- la définition des modalités de la procédure d'appel à projets à laquelle peut recourir l'autorité administrative lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie</p> <p>- les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe les conditions du complément de rémunération à la vente du biogaz</p>	
			<p>Décret relatif aux conditions dans lesquelles une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé créée après la publication de la LOM peut être raccordée au réseau de transport</p>	<p>Décret n° 2020-789 du 27 juin 2020 fixant les conditions de dérogation des stations de ravitaillement en gaz naturel comprimé à la priorité de raccordement au réseau de distribution de gaz naturel</p>
72	25 <i>ter</i>	Suppression du renvoi à un décret permettant de réduire les obligations de construction de places de parking		
Chapitre III : Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion				
73	26 AA	Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres		
74	26 ABA	Habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance en matière de verdissement des flottes publiques	Ordonnance permettant la transposition de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 dans les 24 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée / publication prévue avant août 2021

75	26 AB	Message obligatoire accompagnant les publicités pour les véhicules terrestres à moteur	Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'obligation d'accompagner d'un message encourageant l'usage des mobilités actives, toute publicité en faveur des véhicules terrestres à moteur	Non publié / actuellement en consultation, publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Arrêté précisant le message diffusé	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
76	26 AC	Obligation d'acquérir des véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques	Décret précisant les caractéristiques des véhicules à faibles émissions	Texte préexistant : article D. 224-15-11 du code de l'environnement/travaux de révision attendus pour la fin de l'année 2020
77	26 A	Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises	Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'application de l'obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020 avec effet au 1 ^{er} janvier 2022
78	26 B	Taux minimal de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation	Décret simple fixant : - le seuil du nombre de conducteurs au-delà duquel les centrales de réservation s'assurent qu'une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent sont des véhicules à faibles émissions - les modalités de mise en œuvre de l'obligation, pour les centrales de réservation, de disposer d'une part minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent ainsi que l'évolution de cette part minimale	Non publié / publication prévue au 2 ^e trimestre 2021 / entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2022
79	26 CA	Publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions	Décret simple fixant les conditions dans lesquelles les personnes qui y sont assujetties rendent annuellement compte du respect de leurs obligations de verdissement de flottes	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020 / entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2021

80	26 CB	Dérogação à l'obligation de verdissage des flottes pour les véhicules utilitaires		
81	26 C	Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime	Rapport au Parlement dans les 6 mois suivant la promulgation de la loi	Non transmis / transmission prévue à l'automne (octobre 2020)
82	26	Forfait mobilités durables	Décret définissant les conditions et modalités d'application du forfait mobilités durables aux magistrats et aux personnels civils et militaires de l'État, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, des établissements mentionnés à l'article 2 de la loi n°86-33 du 9 janvier 1986 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique hospitalière et des groupements d'intérêt public	Décret n° 2020-543 et arrêté d'application du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique d'État Non publié pour les autres fonctions publiques
			Décret en Conseil d'État fixant : - la définition des services de mobilité partagée - les modalités du forfait mobilités durables - les modalités de prise en charge des frais de transport pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel ainsi que les sanctions pour contravention aux dispositions du chapitre « frais de transport »	Décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables »
			Décret en Conseil d'État fixant les modalités d'application du titre-mobilité	Non publié / publication prévue en décembre 2020
83	26 bis A	Habilitation à légiférer par ordonnance pour mettre en œuvre le forfait mobilités durables	Ordonnance pouvant permettre de généraliser et de rendre obligatoire le forfait mobilités durables en cas d'insuffisance d'un recours spontané à ce dispositif constaté sur le fondement d'une évaluation dans les 24 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
– II censuré par le Conseil constitutionnel				

84	26 bis	Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente		
85	27	Renforcement des plans climat-air-énergie territoriaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique		
86	28	Zones à faibles émissions mobilité	Décret simple fixant : - les critères permettant de déterminer les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière - les critères permettant de déterminer les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière et où les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
87	28 bis A	Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution		
88	28 bis B	Possibilité de créer des zones à trafic limité		
89	28 bis	Mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités		
90	28 ter	Évaluation des nuisances sonores ferroviaires	Arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précisant les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires	Non publié / publication prévue d'ici la fin de l'année 2021
91	28 quater A	Nuisances générées par les vibrations liées au transport ferroviaire	Arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précisant les modalités d'évaluation et de mesure des nuisances vibratoires	Non publié

92	28 <i>quater</i> B	Expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules	Décret en Conseil d'État fixant la procédure pour l'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
93	28 <i>quater</i>	Droit de vivre dans un environnement sonore sain		
94	28 <i>quinquies</i>	Information relative au bruit aérien en cas d'acquisition d'un immeuble		
Chapitre IV : Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur				
95	29	Habilitation à légiférer par ordonnances pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur	Ordonnance visant à permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements aux règles nationales et européennes en matière de mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs composants dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-701 du 10 juin 2020 relative à la surveillance du marché des véhicules à moteur
			Ordonnance visant à permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-700 du 10 juin relative à la surveillance des émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routier
96	29 <i>bis</i>	Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules		

97	29 <i>ter</i>	Rapport sur les émissions liées au transport par autocars	Rapport au Parlement dans l'année suivant la promulgation de la loi	Non transmis / transmission reportée au printemps 2021 (baser l'analyse sur une période moins affectée par la crise)
Titre V : SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES				
Chapitre I^{er} : Renforcer la sûreté et la sécurité				
98	31	Mesures relatives à la sécurité routière	Décret en Conseil d'État précisant les modalités de détermination des voies ou portions de voies concernées par l'interdiction de signalement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation, des modalités de communication avec les exploitants de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation aux fins de mise en œuvre de cette interdiction ainsi que des mesures destinées à assurer la confidentialité des informations transmises à ces exploitants	Non publié / publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État définissant le contrat-type de l'enseignement de la conduite	Décret n° 2020-142 du 20 février 2020 définissant le contrat type d'enseignement de la conduite prévu à l'article L. 213-2 du code de la route
			Décret en Conseil d'État définissant la liste des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage	Décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière
			Décret simple précisant les conditions dans lesquelles les véhicules remis au service du domaine peuvent être récupérés par leur propriétaire avant leur vente	Décret n° 2020-775 du 24 juin 2020 relatif aux fourrières automobiles
			Ordonnance modernisant la gestion des fourrières dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-773 du 24 juin 2020 relative aux fourrières automobiles

			Arrêté du ministre chargé de la sécurité routière désignant les départements concernés par l'expérimentation du nouveau mode d'attribution des places à l'examen du permis de conduire	Arrêté du 13 février 2020 relatif à la mise en œuvre d'une expérimentation portant sur l'attribution nominative des places d'examens pratiques du permis de conduire en application de l'article L. 213-4-1 du code de la route
– IX censuré par le Conseil constitutionnel				
99	31 bis A	Extension du dispositif de conduite encadrée	Arrêté du ministre chargé de la sécurité routière définissant les compétences minimales devant avoir été acquises lors de l'épreuve pratique du permis de conduire pour pouvoir réaliser l'apprentissage en conduite supervisée des véhicules légers	Non publié
100	31 bis B	Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter	Décret en Conseil d'État définissant les sanctions	Décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière
101	31 bis C	Arrêts des autobus à la demande	Décret en Conseil d'État sur les conditions dans lesquelles les autobus effectuent en tout point de la ligne régulière des arrêts à la demande des usagers	Non publié / publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
102	31 bis D	Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers	Décret en Conseil d'État	Non publié / Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
103	31 bis E	Contrôle automatisé du poids des véhicules de transport routier de marchandises et de transport en commun routier de personnes		
104	31 ter A	Article censuré par le Conseil constitutionnel		
105	31 ter	Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire		

106	31 <i>quater</i>	Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier		
107	31 <i>quinquies</i>	Rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares	Rapport au Parlement dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non transmis
108	31 <i>sexies</i> A	Obligation d'étiquetage des bagages dans les véhicules utilisés pour la fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs		
109	31 <i>sexies</i> B	Article censuré par le Conseil constitutionnel		
110	31 <i>sexies</i>	Article censuré par le Conseil constitutionnel		
111	32	Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et les infrastructures correspondantes	Décret en Conseil d'État précisant les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques ainsi que les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique	Non publié / Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
			Arrêté du ministre chargé des transports définissant les mesures transitoires applicables dans l'attente du dispositif de certification des équipes cynotechniques	Arrêté du 21 janvier 2020 portant mesures transitoires prises pour l'application de l'article L. 1631-5 du code des transports
112	32 <i>bis</i>	Extension du délit de non-maintien à disposition d'un agent assermenté		
113	32 <i>ter</i>	Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP	Décret en Conseil d'État définissant les catégories de données enregistrées par les caméras-piétons	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
		– V censuré par le Conseil constitutionnel		

114	32 <i>quater</i>	Modalités d'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé		
115	32 <i>quinquies A</i>	Allongement du délai de paiement des amendes pour les transports en commun		
116	32 <i>quinquies B</i>	Tunnel sous la Manche : préparation du Brexit		
117	32 <i>quinquies</i>	Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs		
118	32 <i>sexies A</i>	Formation des personnels à la prévention des violences et atteintes à caractère sexiste dans les transports publics		
119	32 <i>sexies</i>	Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres	Ordonnance dans les 6 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
120	33	Adaptation du périmètre d'intervention du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)	Décret en Conseil d'État précisant les conditions d'application de l'article L. 2251-1-2 du code des transports relatif à la mission de prévention exercée par la RATP	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
121	33 <i>bis AA</i>	Possibilité de réaliser une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents du GPSR et de la Surveillance générale (SUGE)		
122	33 <i>bis A</i>	Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police		
123	33 <i>bis</i>	Localisation des passages à niveau par les GPS		
124	33 <i>ter</i>	Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif	Entrée en vigueur dans les six mois suivant la promulgation de la loi	

125	33 <i>quater</i>	Diagnostics de sécurité des passages à niveau	Décret en Conseil d'État déterminant la structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition des diagnostics de sécurité routière des passages à niveau	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
126	33 <i>quinquies</i>	Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU) concernant les zones qui comprennent des passages à niveau		
127	33 <i>sexies</i>	Information des passagers des autocars sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation	Entrée en vigueur au 1 ^{er} janvier 2022	
128	34	Habilitation à légiférer par ordonnance pour adapter le droit applicable aux installations à câbles et simplifier le droit applicable à certaines remontées mécaniques	Ordonnance dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
129	34 <i>bis A</i>	Renforcement de la sécurité des véhicules de transport guidé	Entrée en vigueur à l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019.	
130	34 <i>quater</i>	Intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
Chapitre II : Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial				
131	35	Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes	Décret en Conseil d'État précisant les modalités d'application de l'article L. 5132-14-1 du code des transports relatif aux conventions de terminal	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
132	35 <i>bis A</i>	Extension des possibilités d'hypothèque dans les ports		

133	35 bis	Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français		
134	36	Évolution du statut de la Société du Canal Seine-Nord Europe	Décret en Conseil d'État relatif à la commission des contrats, au comité des engagements et des risques, aux conditions d'application de l'ordonnance du 21 avril 2016 (et notamment au conseil de surveillance) et aux dispositions transitoires nécessaires à la continuité du fonctionnement de l'EPCSNE	Décret n° 2020-228 du 10 mars 2020 modifiant le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe
135	37	Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime	Ordonnance modifiant le code des transports pour permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance réformant le permis d'armement et la carte de circulation dans les 3 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-234 du 11 mars 2020 modifiant le champ d'application du permis d'armement et du régime des fouilles de sûreté des navires
			Ordonnance permettant l'application de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007 dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance permettant l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 (sur les émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime) dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée

135 (suite)			Ordonnance permettant l'application de la résolution MEPC 265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (sur le code polaire) dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance permettant la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-599 du 20 mai 2020 portant mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche et d'amendements à la convention du travail maritime
			Ordonnance sur l'application de la Convention OIT 188 et de la convention du travail maritime de l'OMI de 2006 dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance modifiant les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (sûreté des navires et des installations portuaires) et de transposition de la directive 2005/65/ CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 (sûreté des ports) dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance modifiant les règles de droit social et de droit du travail pour des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre accessoire ou exclusivement dans des zones littorales dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée

135 (suite)		Ordonnance sur les conditions de travail des jeunes dans le secteur maritime dans les 6 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant les règles applicables aux établissements flottants dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et préciser les tâches qui leur sont confiées dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, déterminer les sanctions applicables et préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée

135 (suite)		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour renforcer les pouvoirs de VNF relatifs aux déclarations de chargement dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour étendre les prérogatives des agents des douanes (pour la navigation intérieure) dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour renforcer les modalités de sanction applicables en cas de non-respect des règles de police en matière de navigation intérieure dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
		Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour prendre les mesures nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 (reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure) dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée

135 (suite)			Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour renforcer les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance modifiant la quatrième partie du code des transports pour prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance modernisant les missions de VNF afin de lui permettre d'exercer sa mission de valorisation domaniale, d'intervenir sur le Rhin (en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre) et de se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable dans certains cas dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance étendant aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouilles de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du code des transports dans les 3 mois suivant la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2020-234 du 11 mars 2020 modifiant le champ d'application du permis d'armement et du régime des fouilles de sûreté des navires

135 (suite)			Ordonnance permettant d'assurer la cohérence législative entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations et d'autres dispositions législatives dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Ordonnance adaptant les dispositions édictées dans le cadre des habilitations et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendant ces dispositions, le cas échéant avec adaptation, aux TAAF et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
			Décret en Conseil d'État précisant les modalités d'application de l'article L. 5241-4 du code des transports relatif à la délivrance des titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État précisant les conditions dans lesquelles les frais liés aux déplacements et aux séjours à l'étranger, afférents aux visites prévues à l'article L. 5241-4 du code des transports, et les frais liés aux visites au cours de l'exploitation des navires rouliers à passagers prévues par la directive (UE) 2017/2110 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire	Décret n° 2020-600 du 19 mai 2020 portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires et de l'article R. 1621-12 du code des transports

			Texte réglementaire définissant les conditions des expérimentations permettant d'autoriser la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau	Non publié
			Arrêté définissant les conditions des expérimentations permettant d'autoriser la navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, en aval du premier obstacle à la navigation maritime des navires	Arrêté du 20 mai 2020 relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des engins flottants maritimes autonomes ou commandés à distance
			Rapport au Parlement sur ces expérimentations 3 mois avant leur fin	Non publié
136	37 bis AAA	Élargissement des possibilités de francisation des navires		
137	37 bis AAB	Institution d'une obligation de déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie maritime	Décret précisant les conditions d'application des articles L. 5435-1 et L. 5435-2 du code des transports relatifs aux déclarations liées au transport de marchandises dangereuses par mer	Décret n° 2020-586 du 18 mai 2020 relatif à la mise en œuvre des obligations de déclaration des cargaisons prévues par la Convention internationale de 2010 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (convention SNPD)
138	37 bis AAC	Protection des délégués de bord en cas de licenciement		
139	37 bis AAD	Extension des compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime		
140	37 bis AAE	Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte		
141	37 bis AA	Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de cent places		

142	37 bis AB	Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime	Décret définissant les modalités d'autorisation préalable des services de l'État compétents pour installer un dispositif d'aide à la navigation maritime et les modalités d'application de la sous-section 1 de la section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports	Texte préexistant : décret n° 2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime
143	37 bis AC	Renforcement de l'effectivité des contrôles des navires en mer		
144	37 bis AD	Clarification de la responsabilité du capitaine		
145	37 bis AE	Extension au capitaine du dispositif de conciliation		
146	37 bis AF	Extension des prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires		
147	37 bis C	Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre		
148	37 bis	Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France		
149	37 ter	Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens du domaine public fluvial		
Chapitre III : Outils de financement, de régulation et de modernisation				
150	38	Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)		
151	38 bis AA	Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de règlement des différends		

152	38 bis A	Régulation par l'Autorité de régulation des transports de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP	<p>Décret en Conseil d'État définissant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le délai dans lequel l'ART doit rendre son avis sur la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure versée par IdFM à la RATP, à inscrire dans la nouvelle convention entre IdFM et la RATP - les modalités d'examen par l'ART des évolutions de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure versée par IdFM à la RATP dans le cadre d'éventuels avenants à la convention entre IdFM et la RATP - le délai au terme duquel, en l'absence d'avis favorable de l'ART, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'IdFM alloue à la RATP dans l'attente de la nouvelle convention pluriannuelle - les conditions d'application de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre 1^{er} de la deuxième partie du code des transports 	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
153	38 bis B	Composition du collège de l'Autorité de régulation des transports	Décret simple nommant deux membres au collège de l'ART dans les 60 jours suivant la promulgation de la loi	Décret du 19 mai 2020 portant nomination d'une vice-présidente et d'un vice-président de l'Autorité de régulation des transports
154	38 bis	Possibilité pour Île-de-France Mobilités de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes		
155	38 ter	Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence		

156	38 <i>quater</i>	Clarification des compétences entre la SGP, la RATP et IdFM dans le cadre du Grand Paris Express	Décret fixant les modalités d'application du I et du I <i>bis</i> de l'article 20 de la loi n° 2010 597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Décret n° 2020-431 du 14 avril 2020 modifiant le décret n° 2019-87 du 8 février 2019 relatif à la gestion technique des lignes, ouvrages et installations du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
157	38 <i>quinquies</i>	Valorisation du patrimoine immobilier de la SGP via la constitution de filiales		
158	39	Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens	<p>Décret en Conseil d'État fixant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les informations transmises aux salariés et à leurs représentants durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public et les modalités de transmission de ces informations - les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés - les modalités d'application de l'article L. 3111-16-3 relatif au nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit en cas de changement d'exploitant - les modalités et critères de désignation des salariés par catégorie d'emplois - les modalités et les délais d'établissement et de communication par le cédant de la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré - les modalités et les délais selon lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail - les conditions de modulation, en fonction de la situation du salarié au regard de l'emploi, des modalités de calcul et de versement de l'indemnité versée par le cessionnaire en cas de rupture du contrat de travail 	Non publié / Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020

		<p>- les conditions d'application de l'article L. 3111-16-7 relatif au maintien de la rémunération des salariés transférés</p> <p>- les conditions d'application de l'article L. 3111-16-10 relatif à la conservation, par les salariés qui sont transférés, du bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la RATP, et du bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la RATP</p>	
		<p>Décret simple fixant les conditions dans lesquelles le nouvel employeur des salariés transférés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 lorsqu'ils étaient employés par la RATP s'acquitte des cotisations correspondantes au régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite</p>	Non publié
		<p>Décret simple relatif à la garantie d'emploi applicable aux salariés statutaires transférés prévue par l'article L. 3111-16-8 du code des transports</p>	Non publié
		<p>Décret simple fixant les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services réguliers de transport public urbain par autobus à vocation non touristique dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île de France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation</p>	Non publié
		<p>Arrêté du ministre chargé des transports fixant la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation</p>	Non publié / publication prévue d'ici fin 2020

159	40	Mise en place de péages à flux libre	Décret en Conseil d'État fixant l'indemnité forfaitaire et la contravention 4 ^e classe pour non-respect du péage en free flow	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
160	40 bis	Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs	Décret en Conseil d'État précisant les conditions selon lesquelles toute nouvelle convention de délégation autoroutière doit prévoir la mise à la disposition des usagers d'un nombre minimum de places de parking de covoiturage ou de bus express, une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs et la mise en place d'une tarification différenciée selon les niveaux d'émissions des véhicules	Non publié / Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
161	40 ter A	Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier	Décret en Conseil d'État définissant les conditions dans lesquelles les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier	Non publié / Publication prévue au 3 ^e trimestre 2020
162	40 ter B	Définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier		
163	40 ter C	Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes	Arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, fixant la liste des marchés de fournitures ou de services qui bénéficient d'un allègement des procédures	Non publié
164	40 ter D	Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées		

Chapitre IV : Mesures diverses				
165	41	Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes	<p>Décret en Conseil d'État déterminant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'organisme national chargé de la tenue du registre des ouvriers dockers professionnels, des ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte « G » et des ouvriers dockers professionnels intermittents - les conditions d'application de l'article L. 5343-2 du code des transports relatif aux différentes catégories d'ouvriers dockers - le pourcentage du nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port 	<p>Décret n° 2020-788 du 26 juin 2020 relatif aux caisses de compensation des congés payés des entreprises de manutention et à l'organisme national mentionné à l'article L. 5343-2 du code des transports</p>
			<p>Décret fixant la date de dissolution de la CAINAGOD, les conditions de désignation de son liquidateur et les conditions dans lesquelles les comptes des bureaux centraux de la main-d'œuvre sont ramenés à l'équilibre financier</p>	<p>Décret n° 2020-803 du 29 juin 2020 fixant les modalités de liquidation de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers</p>
			<p>Décret fixant les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports. ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions</p>	<p>Décret n° 2020-804 du 29 juin 2020 relatif aux conditions et modalités d'emploi des fonds provenant de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et à l'agrément de l'organisme national en charge de leur gestion</p>

			Décret déterminant les conditions d'application de l'article L. 5343-22-1 relatif aux caisses de compensation des congés payés	Textes préexistants : articles D. 5343-35 et suivants du code des transports
166	42	Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier	Décret définissant la période de référence servant au décompte des heures supplémentaires, dans la limite de trois mois, ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer le taux de majoration de ces heures supplémentaires	Décret n° 2020-802 du 29 juin 2020 relatif à l'organisation de la durée du travail dans les entreprises de transport routier et pris pour l'application de l'article L. 1321-2 du code des transports
167	43	Conditions de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire : habilitation à légiférer par ordonnance	Ordonnance favorisant le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et tirant les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019, dans les 9 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
168	43 bis	Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire		
169	44	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire	Ordonnance complétant et modernisant les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi	Non publiée
170	45	Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer		
171	46	Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service		

172	46 bis	Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional	Décret en Conseil d'État déterminant les modalités d'application de l'article L. 2111-1-1 des transports sur le transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État déterminant les modalités d'application de l'article L. 2111-9-1 A	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
			Décret en Conseil d'État déterminant les modalités d'application de l'article L. 2111-20-1-1 sur le transfert de gestion de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020
173	46 ter	Système commun d'information des voyageurs et de vente de billets dans le secteur ferroviaire		
174	47	Exonération de l'obligation de séparation comptable pour les entreprises ferroviaires n'exploitant que des services urbains, suburbains ou régionaux sur certains réseaux		
175	48	Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises	Décret définissant les modalités de l'obligation d'assurance à laquelle sont soumises les entreprises mentionnées aux 3 ^o à 5 ^o de l'article L. 2122-10 du code des transports	Décret n° 2020-820 du 30 juin 2020 relatif aux modalités d'obligation d'assurance pour les entreprises non soumises à l'exigence de licence d'entreprise ferroviaire
176	49	Procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service pendant au moins deux ans		
177	50	Exonération de l'obligation de détenir une licence pour certains conducteurs de trains		
178	51	Stratégie pour le développement du fret ferroviaire	Décret en Conseil d'État définissant la stratégie pour le développement du fret ferroviaire	Non publié / Publication prévue au 4 ^e trimestre 2020

179	52	Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport		
180	53	Renforcement du cadre réglementaire relatif aux activités de transport et de déchargement liés à l'orpaillage en Guyane		
181	54	Rapport du Gouvernement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la pollution sonore	Rapport un an maximum après la promulgation de la loi	Non transmis
182	55	Rapport du Gouvernement sur la conformité des réseaux de transports publics aux exigences légales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	Rapport deux ans maximum après la promulgation de la loi	Non transmis
183	56	Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de soumettre l'exploitation de véhicules autonomes à des exigences environnementales, sociales et de sécurité routière	Rapport un an maximum après la publication de la loi	Non transmis
184	57	Rapport du Gouvernement sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles	Rapport six mois maximum après la promulgation la loi	Non transmis
185	58	Rapport du Gouvernement sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile	Rapport six mois maximum après la promulgation la loi	Non transmis
186	59	Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence	Rapport avant le 1 ^{er} juillet 2020	Non transmis
187	60	Rapport du Gouvernement présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo	Rapport deux ans maximum après la promulgation de la loi.	Non transmis

188	61	Rapport du Gouvernement sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques	Rapport un an maximum après la promulgation de la loi	Non transmis
189	62	Rapport du Gouvernement sur la mise en œuvre de dérogations à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération	Rapport avant le 30 mars 2021	Non transmis

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Ministère de la transition écologique – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Loïc Buffard, conseiller auprès du directeur général, en charge de la loi d'orientation des mobilités

M. Xavier Delache, sous-directeur des études et de la prospective

Mme Catherine Rodolphe-Mérot, cheffe du bureau du travail maritime

Mme Elise Texier, sous-directrice du droit social des transports terrestres

Mme Khanh-Minh Vu, adjointe au chef du bureau des opérateurs et des infrastructures de transport collectif

Ministère de la transition écologique – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Philippe Geiger, adjoint à la directrice de l'énergie

Ministère de l'intérieur – Délégation à la sécurité routière (DSR)

M. Zoheir Bouaouiche, sous-directeur de la protection des usagers de la route