

Les mesures clés de la #LoiMobilités



Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner... Le droit à la mobilité est au cœur de la promesse républicaine.

Mais aujourd'hui, **la politique des transports n'est plus adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens**, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles :

- **Le manque de moyens de transports** dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence. Aujourd'hui, ce sont aussi **des millions de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre solution pour se déplacer que l'utilisation individuelle de leur voiture**. Cette dépendance pèse sur le pouvoir d'achat.
- **L'urgence environnementale et climatique** appelle à se déplacer différemment.
- **Les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets**, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien.
- **Les transports vivent aussi une révolution de l'innovation** et des pratiques : de nombreuses offres nouvelles se développent et sont autant de solutions qui apparaissent.

Il faut y répondre par une transformation profonde de notre politique pour les mobilités. Après la réforme du système ferroviaire portée en 2018, **la Loi d'orientation des mobilités en constitue le 2nd volet**.

La Loi d'orientation des mobilités répond à **une ambition fixée par le Président de la République** :

**AMÉLIORER CONCRÈTEMENT LES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN,
POUR TOUS LES CITOYENS ET DANS TOUS LES TERRITOIRES,
GRÂCE À DES TRANSPORTS + FACILES, - COÛTEUX ET + PROPRES.**

Pour relever cette ambition, la Loi d'orientation des mobilités repose sur 3 piliers :



INVESTIR PLUS ET MIEUX DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



FACILITER LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR PERMETTRE À TOUS DE SE DÉPLACER



ENGAGER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS PROPRE

La loi s'organise en 5 chantiers : apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires ; accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité ; réussir la transition écologique des mobilités ; investir au service des transports du quotidien ; et assurer le bon fonctionnement des transports.



1

APPORTER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ à tous et dans tous les territoires

OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités a pour objectif de supprimer les trop nombreuses « zones blanches » de la mobilité, en s'assurant que sur 100 % du territoire une autorité organisatrice est bien en charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit aussi que l'action des différentes autorités organisatrices soit bien coordonnée.

LES MESURES CLÉS

- **Le droit aux transports sera transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux** d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.
- **L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices de la mobilité**, afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout.
- **L'exercice effectif de la compétence mobilité sera organisé à la bonne échelle selon le principe de subsidiarité**. Concrètement, la loi laissera le choix aux communes, via leur intercommunalité pour qu'elles s'emparent de la compétence, et à défaut les régions seront compétentes :
 - **Les métropoles**, communautés urbaines, communautés d'agglomérations, et la métropole de Lyon, seront confortées dans leur rôle d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
 - **Les communautés de communes** pourront prendre la compétence mobilité, parce qu'elles représentent le plus souvent la bonne échelle pour les besoins de déplacement du quotidien. Le conseil communautaire devra délibérer sur cette prise de compétence au plus tard avant le 31 décembre 2020 (transfert dans les règles de droit commun), ainsi que les communes à la suite.
 - Sur les territoires des communautés de communes qui n'auront pas choisi de prendre cette compétence au 1^{er} janvier 2021, **les régions** deviendront AOM par subsidiarité, en complément de leur compétence mobilité à l'échelle régionale. Cette compétence pourra « revenir » à la communauté de communes si son périmètre était amené à évoluer.
- **Les autorités organisatrices de la mobilité pourront plus facilement proposer les nouveaux services de mobilité dans leurs offres**. La compétence d'AOM permettra ainsi d'intervenir dans 6 domaines principaux, pour développer une offre adaptée aux territoires : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, ainsi que la mobilité solidaire.
- **Les plans de mobilité sont créés, et remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU)** : plus larges, ils prendront en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.
- **Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice** structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers, et bien sûr l'autorité organisatrice. Il sera un lieu important de concertation sur l'évolution des offres de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.
- **Le versement transport devient versement mobilité**. Il sera conditionné à la mise en place de services de transport collectif régulier et donnera la possibilité de moduler son taux au sein d'un même syndicat mixte selon la densité des territoires. Il fera l'objet d'échanges au sein des comités des partenaires.

- **Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé**, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.
- **Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la région, permettra d'assurer la coordination de tous les acteurs à l'échelle de chaque bassin de mobilité**, en associant en particulier les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux.
- **Les autorités organisatrices pourront agir dans le domaine de la mobilité solidaire** en faveur des personnes vulnérables, sur le plan économique ou social : mise en place d'aides financières individuelles, de conseil ou d'accompagnement individualisé, services spécifiques, etc.
- **Un accompagnement individualisé sera ainsi apporté à tout demandeur d'emploi, apprenti ou titulaire d'un contrat en alternance**. Pour cela, la région, les départements, les autorités organisatrices et acteurs de la solidarité et de l'emploi élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité.
- **La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée**, à travers une série de mesures concrètes : une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs sera généralisée dans les transports collectifs ; des places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique devront être accessibles pour les personnes à mobilité réduite ; les données sur l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des services et des parcours seront publiées afin de faciliter l'information sur les GPS et calculateurs d'itinéraires ; la réservation des missions d'assistance en gare sera facilitée grâce à une plateforme unique ; etc.



2

ACCÉLÉRER LA CROISSANCE des nouvelles solutions de mobilité



OBJECTIF



La Loi d'orientation des mobilités a pour objectif de permettre l'émergence de nouvelles solutions de mobilité, en tirant à la fois parti des nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui les agrègent. L'enjeu est de faire de l'innovation un levier pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits. Il s'agit aussi d'organiser cet essor, qui doit se faire dans l'intérêt général et dans l'intérêt des travailleurs du secteur.

LES MESURES CLÉS

- **L'accompagnement de l'ouverture des données de l'offre de mobilité de façon opérationnelle sur tout le territoire, à partir de décembre 2019 et au plus tard d'ici 2021, afin de permettre que 100% des informations sur les transports soient accessibles en un clic**. Informations utiles pour les voyageurs, horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc. : ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte » (Mobility as a Service).

- **Un portail unique par région devra être proposé aux usagers**, rassemblant l'ensemble de l'information multimodale sur les offres de mobilité.
- **Le cadre permettant d'autoriser la circulation des véhicules autonomes en régime permanent** d'ici 2020 à 2022, avec une priorité pour les navettes autonomes.
- **Le développement du covoiturage comme solution de transport au quotidien** grâce à une série de mesures concrètes : la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien, pour les conducteurs comme les passagers ; ou encore la création de voies réservées au covoiturage sur les grands axes routiers autour des métropoles, etc.
- **Un nouveau cadre de régulation pour les offres en libre-service**, dites en *free floating*, en fixant un régime d'autorisation préalable délivré par la commune et un cahier des charges défini localement à respecter. 
- **Des relations rééquilibrées entre chauffeurs VTC, livreurs et plateformes**, en définissant un socle de nouveaux droits (droit à la déconnexion, droit de refuser des courses, droit de connaître le prix et la distance parcourue avant d'accepter une course). Par ailleurs, le projet de loi incitera les plateformes à mettre en place un cadre de travail de qualité pour les chauffeurs et les livreurs, à travers des chartes élaborées par les plateformes et sur lesquelles les travailleurs auront été consultés.
- **La possibilité de relever la vitesse maximale de 80 à 90 km/h par les présidents de conseil départemental, maires ou présidents d'EPCI, sur leur réseau routier hors agglomération.** Cela pourra être fait après avis de la commission départementale de la sécurité routière, et sur la base d'une étude d'accidentalité des sections concernées.

3 RÉUSSIR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE des mobilités



OBJECTIF

Alors que les transports représentent le 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre et une des principales sources de pollution de l'air, **la Loi d'orientation des mobilités engage la transition de nos transports vers une mobilité plus propre.** Il s'agit d'engager des actions cohérentes visant à la fois : à soutenir le développement de modes de déplacement les moins polluants, et à encourager la transition vers des véhicules propres.

LES MESURES CLES

- **L'inscription dans la loi de l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050**, conformément aux engagements du Plan Climat traduisant l'Accord de Paris. Cet objectif s'accompagne d'une trajectoire claire : la réduction de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040. La France devient le 1^{er} pays européen à inscrire cette ambition dans la loi.



→ **La mise en œuvre d'un Plan vélo inédit a pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024** (de 3 à 9%) : la lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et de stationnements sécurisés, la généralisation du savoir-rouler à l'école pour que tous les enfants entrant en 6^{ème} maîtrisent cette pratique, l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines ou interurbaines, la réalisation d'un schéma national des véloroutes et voies vertes, l'interdiction de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons pour une meilleure visibilité, l'équipement des trains et des autocars.



→ **L'objectif de multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge publics pour les véhicules électriques**, et une série de mesures pour déployer la mobilité électrique : l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif et la simplification des règles de votes pour les travaux sur l'installation électrique dans les copropriétés, la possibilité de recharger gratuitement sur son lieu de travail, la division par plus de 2 du coût de raccordement des équipements de recharge,...

→ **Le développement des véhicules au gaz**, en priorité pour les poids lourds, avec notamment la possibilité de raccorder des stations d'avitaillement au réseau de transport de gaz et la mise en place d'un dispositif de soutien au biogaz non injecté dans les réseaux pour un usage local pour la mobilité.

→ **Le soutien à l'acquisition des véhicules propres**, avec le bonus pour les voitures électriques et hydrogène neuves et le suramortissement pour les poids-lourds aux gaz, hydrogène ou électrique.

→ **Des objectifs de transition du parc automobile professionnel**, qui portent sur les flottes publiques, les flottes d'entreprises, et les flottes de taxi et de VTC.

→ **Des mesures concrètes pour encourager les changements de comportement** : l'obligation d'accompagner toute publicité pour des véhicules terrestres à moteur par un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées, l'affichage obligatoire de la catégorie Crit'Air du véhicule dans les concessions automobiles afin de renforcer l'information de l'acheteur.

→ **Des déplacements domicile-travail plus propres et au cœur du dialogue social**. La question des déplacements des travailleurs sera désormais inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets de leurs salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle du ticket restaurant.

→ **La création du forfait mobilité durable : jusqu'à 400€/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo**. Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité partagés. Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, mais dont la mise en œuvre est restée limitée car trop complexe. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Ce forfait sera cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun, dans une limite de 400€/an (la prise en charge de l'abonnement de transport en commun reste dé plafonnée).



→ **Des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) pour un air plus respirable**. Cet outil permettra aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Alors qu'il en existe 231 en Europe, seulement 3 agglomérations en France s'étaient engagées dans une telle démarche en France. La Loi d'orientation des mobilités facilitera leur déploiement en donnant aux collectivités les outils nécessaires. Après l'appel lancé par le Gouvernement, 15 collectivités françaises ont annoncé s'engager dans la création ou le renforcement d'une ZFE-m d'ici 2020, et 23 au total sont engagées dans la démarche représentant plus de 17 millions d'habitants concernés. **Par ailleurs, les restrictions de circulation lors des pics de pollution pourront être prises de façon automatique par les préfets.**



4 INVESTIR au service des transports du quotidien

OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités porte une démarche inédite avec une programmation des investissements qui permet de sortir des promesses non financées du passé et de définir pour la première fois de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissement dans les transports pour la prochaine décennie. Il s'agit d'investir beaucoup plus pour nos transports, mais aussi beaucoup mieux en donnant une priorité claire aux déplacements du quotidien.

LES MESURES CLÉS

- Une programmation des investissements 13,4 Md€ sur la période 2018-2022, soit une augmentation de 40% par rapport à la période 2013-2017. La programmation s'inscrit également dans la perspective d'une enveloppe quinquennale en progression à 14,3 Md€ sur la période 2023-2027. 
- Les 3/4 des investissements pour les transports dans le quinquennat dédiés au ferroviaire (en ajoutant les 13,4 Md€ d'investissements de la Loi d'orientation des mobilités et les 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau).
- Une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien plutôt que des nouveaux grands projets. Pour cela, 5 programmes d'investissements prioritaires sont retenus pour cette programmation :
 1. L'entretien des réseaux existants constitue la première des priorités pour la décennie à venir. Des moyens sans précédents seront mobilisés sur 10 ans : ils augmenteront de 31 % sur 2018-2027 par rapport à la décennie précédente et seront en hausse de 70 % sur les gros travaux de rénovation. La même logique est menée sur le réseau ferroviaire existant, dont l'État s'était aussi lentement dégradé : la réforme du système ferroviaire a confirmé une hausse de 50 % des investissements, soit 3,6 Md€ par an, consacrés en priorité à la remise à niveau du réseau existant.
 2. La désaturation des grands nœuds ferroviaires doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 Md€ seront investis sur 10 ans dans cet objectif.
 3. L'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux est également nécessaire, et sera portée à travers une vingtaine d'opérations pour un montant de 1 Md€ sur 10 ans.
 4. Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices. Cela intègre la création d'un fonds vélo doté de 350 M€.
 5. Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises sera soutenu, avec 2,3 Md€ investis par l'Etat sur 10 ans.
- Une approche nouvelle pour les grands projets passant par une réalisation phasée de ces infrastructures, en commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

→ **La possibilité de créer des sociétés de projet afin d'accélérer la réalisation de certaines infrastructures**, en réponse à l'attente forte exprimée par certains territoires. Une habilitation à légiférer par ordonnance est prévue en ce sens.



→ **La sécurisation de l'affectation d'une part de la TICPE au financement des infrastructures.** Comme toute loi de programmation, son financement global sera défini dans le cadre de la loi de finances. Dès 2019, l'Etat est déjà au rendez-vous : 2,5Md€ sont consacrés aux investissements, en hausse de 10 % par rapport à 2018.

→ **La contribution des modes les plus polluants au financement des infrastructures** du quotidien avec **pour la 1ère fois, la contribution du transport aérien au financement des modes propres.** L'Etat a ainsi instauré une éco-contribution sur les billets d'avions, représentant 180M€ qui seront entièrement affectés à l'Agence de financements des infrastructures de transport de France (AFITF). C'est également **la participation du transport routier** avec la diminution de 2 centimes par litre le remboursement partiel dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole à compter de 2020. Cette contribution représentera 70 M€ en 2020, puis 140 M€/an les années suivantes, qui seront intégralement affectés à l'AFITF.

→ **Le Gouvernement présentera au Parlement d'ici le 30 juin 2020 un rapport sur les perspectives d'une relance des trains de nuit.** Sans attendre, le Gouvernement s'est déjà engagé à pérenniser les deux lignes existantes et à en moderniser les trains pour redonner à ces lignes toute leur attractivité.

→ **Cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité** des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures.

5

ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT des transports



OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités porte une série de mesures concrètes visant à assurer le bon fonctionnement du secteur des transports, dans l'intérêt des usagers et des professionnels. Il s'agit ainsi d'actions favorisant l'accès à la mobilité dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté.

LES MESURES CLÉS

→ **Un permis de conduire plus rapide et moins cher.** L'obtention du permis de conduire est une condition essentielle d'insertion professionnelle mais il est aujourd'hui très cher (1 800 € en moyenne) et les délais d'obtention sont trop longs. Le Gouvernement a donc annoncé plusieurs mesures pour rendre le permis plus accessible (baisse du coût jusqu'à 30 %) et le délai d'obtention plus court, dont certaines sont traduites dans la Loi d'orientation des mobilités : utilisation accrue de modes d'apprentissage moins chers (simulateurs), mise en place d'un contrat-type et d'un comparateur en ligne informant des aides disponibles, pour mieux comparer les offres des auto-écoles et pouvoir faire jouer la concurrence ; réduction des délais du passage de l'examen grâce à l'expérimentation d'une inscription directe en ligne ; dispositif de suramortissement pour accompagner les auto-écoles dans l'acquisition de simulateurs etc.

→ **Des mesures concrètes pour renforcer la sécurité routière**, mettant notamment en œuvre les décisions du comité interministériel pour la sécurité routière du 9 janvier 2018 : interdiction de faire prendre

leur repos à des salariés dans un véhicule utilitaire léger ; possibilité pour les forces de l'ordre d'effacer tout message de signalement sur les services électroniques de navigation, uniquement pour des contrôles d'alcool/drogues, les opérations de lutte contre le terrorisme, dans le cadre d'enlèvements de personnes ou d'enquêtes sur des vols ou trafics ; dispositions permettant la rétention et la suspension du permis de conduire, l'immobilisation et la mise en fourrière de véhicules, en cas de conduites sans permis ou à risques liés à des comportements addictifs (alcool, stupéfiant, téléphone...) ; obligation de vente d'éthylotests à proximité des rayons de boissons alcooliques pour tous les débits de boissons à emporter ; etc.

- **La généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes**, afin de pouvoir descendre plus près de sa destination. C'est une réponse concrète au sentiment d'insécurité que vivent les femmes dans les transports publics, en particulier le soir et la nuit. La loi prévoit également la remise par le Gouvernement sur les atteintes sexistes dans les transports.
- **Les personnes vulnérables ne pourront être conduites hors du réseau de métro** qu'à la condition de se voir préalablement proposer un hébergement d'urgence avant de quitter les lieux.
- **Des mesures pour soutenir la compétitivité et la sécurité de nos ports et des activités maritimes** : l'intégration des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris par la création d'un nouvel établissement public qui constituera le 1^{er} port français pour le commerce extérieur ; de nouvelles dispositions permettant de sécuriser le régime juridique des conventions de terminal dans les grands ports maritimes ; et diverses mesures de simplification.
- **Le monde maritime engagé dans la transition écologique et énergétique**, avec des mesures concrètes: allocation dans les ports de plaisance d'ici le 1^{er} janvier 2022 d'une partie de leurs capacités de stationnement aux navires électriques ; mise en œuvre de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuse (SNPD) de 2010 ; ratification de l'ordonnance soufre ; clarification juridique permettant de sécuriser les investissements d'adaptation des réseaux électriques et des quais dans les ports de commerce.
- **La transformation de l'établissement public de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en établissement public local**, afin de concrétiser la régionalisation de cette société.
- **Un cadre social pour l'ouverture à la concurrence des bus de la RATP** avec la mise en place d'un transfert automatique des contrats de travail de salariés qui seraient amenés à rejoindre d'autres opérateurs mais qui conserveraient le bénéfice de garanties sociales de haut niveau : garantie de l'emploi, régime spécial de retraite, garantie de rémunération, accès aux centres de santé, bénéfice de l'action sociale pendant un an. La mise en place d'un cadre social territorialisé est également prévue qui permet d'assurer des conditions d'exploitation des bus adaptées aux circulations en Île-de-France.
- **Des conditions de transfert des salariés améliorées dans les transports routiers inter urbain (notamment dans la zone OPTILE) et urbain de voyageurs** : pour garantir la continuité de l'exploitation en cas de changement d'opérateur et éviter toute difficulté liée à l'application des conventions collectives, la mise en place d'un mécanisme de transfert automatique des contrats de travail est prévue une fois que les partenaires sociaux des deux branches de l'inter urbain et de l'urbain auront négocié le contenu des garanties sociales accompagnant ce transfert.
- **Les sociétés concessionnaires d'autoroute devront proposer une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs et des stations d'avitaillement**. La loi autorise et encadre par ailleurs le dispositif de péages en flux libre que pourront proposer les sociétés concessionnaires, afin de réduire la congestion et améliorer le trajet des automobilistes.
- **La gestion du réseau ferré de certaines lignes à vocation régionale pourra être confiée aux régions qui en font la demande**, afin de simplifier et accélérer la gestion et la modernisation de ces infrastructures.
- **Le Gouvernement élaborera dans un délai d'un an une stratégie pour le développement du fret ferroviaire**, dans l'objectif de renforcer la compétitivité du fret ferroviaire face aux autres modes de transport.

