



La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux. Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, elle vise quatre objectifs principaux

1°) Sortir de la dépendance automobile

La loi d'orientation des mobilités entend **supprimer les zones blanches de la mobilité** (zones non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité) en accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales pour organiser notamment des services tels que l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande. Des plans mobilités, couvrant l'ensemble des formes de mobilité, doivent remplacer les actuels plans de déplacement urbain (PDU). Le rôle des régions comme chefs de file de la mobilité est renforcé.

Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent plus facilement agir en matière de mobilité solidaire.

Les déplacements des personnes handicapées sont également favorisés : meilleure information sur les solutions accessibles, garantie de tarifs préférentiels pour leurs accompagnateurs...

2°) Accélérer la croissance des nouvelles mobilités

L'ouverture des données de l'offre de mobilité est accompagnée de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021. Sont concernées les données statiques (arrêts, horaires, tarifs...) et en temps réel (perturbations, disponibilités...) des transports en commun ou à la demande et les données des réseaux routiers et de stationnements. Il s'agit de permettre que 100% des informations sur les solutions de transports disponibles soient accessibles en un clic.

La circulation des navettes autonomes est autorisée à partir de 2020.

Le covoiturage comme solution de transport au quotidien est développé au travers plusieurs mesures.

Le texte pose, de plus, un nouveau cadre de régulation pour les offres de mobilité en libre-service : trottinettes, vélos ou scooters sans station d'attache.

3°) Réussir la transition écologique

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 est inscrit dans la loi. Cet objectif s'accompagne de l'interdiction des ventes de voitures à énergies fossiles carbonnées (essence ou diesel) d'ici 2040.

Un plan vélo est mis en place, avec l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024. Un fonds vélo est créé pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables, généraliser l'identification des vélos contre le vol.

Le texte favorise, en outre, le déploiement des véhicules électriques et fixe l'objectif de multiplier par cinq les bornes de recharges publiques d'ici 2022.

Un forfait mobilité durable (à la place de l'indemnité kilométrique vélo) est instauré. Il permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 € par an aux salariés se rendant à leur travail en vélo ou pratiquant le covoiturage. L'État généralisera ce forfait à ses agents en 2020, à hauteur de 200 € par an.

Les collectivités locales volontaires peuvent déployer des zones à faibles émissions (ZFE). L'accès à ces zones est réservé aux véhicules les moins polluants et repose sur le système de vignettes Crit'air. Les collectivités peuvent définir les modalités d'accès à ces zones : périmètre géographique, véhicules concernés, modalités horaires et journalières.

4°) Programmer les investissements dans les infrastructures de transport

L'État programme 13,4 milliards d'€ euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2022 et 14,3 milliards pour la période 2023-2027. Les investissements sont réorientés en faveur des transports du quotidien, plutôt que de nouveaux grands projets : entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux...

La loi contient enfin différentes mesures pour assurer le bon fonctionnement du secteur des transports. Elle rend notamment plus accessible le permis de conduire et renforce la sécurité routière.

Les mesures concernant les pouvoirs de police sont résumées ci-dessous.

Stationnement pour les personnes à mobilité réduite, de nouvelles obligations :

Il est créé de nouvelles obligations concernant le stationnement pour les personnes à mobilité réduite lors de la création de places équipées de borne électrique ou gaz naturel ou hydrogène.



Pour les initiés :

*L'article L. 2224-37 du Code Général des Collectivités Territoriales est ainsi complété :
« Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel. »*

L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du III du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi. Il s'applique également aux points d'avitaillement en hydrogène et en gaz naturel pour véhicules.

Vitesse sur les routes départementales ... vers un retour limité aux 90 km/h :



Sur certaines conditions la vitesse sur les routes peut être limitée à 90 km/h ou lieu de 80.

Pour les initiés :

Il est inséré un nouvel article dans le Code Général des Collectivités Territoriales, l'article L. 3221-4-1 :

« Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/ h à celle prévue par le code de la route. Cette décision prend la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées. »

Stationnement réservé sur la voie publique :

Le maire peut réserver des emplacements pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, co-voiturage ...



Pour les initiés :

L. 2215-3 du Code Général des Collectivités Territoriales est ainsi rédigé :

« Le maire peut par arrêté motivé :

1° Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;

2° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions, et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises ;

Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon permanente ou à certaines heures, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »

Par ailleurs, un nouvel article est créé dans le Cde de la Route, l'article L. 411-8. qui mentionne : « L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut, eu égard aux nécessités de la circulation ou de la protection de l'environnement, réglementer, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, la circulation sur la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.

« Elle peut notamment réserver une partie de la voie publique pour en faire une voie de circulation destinée à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code.

« Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, elle peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du deuxième alinéa du présent article. »

Stationnement payant dépenalisé :

Le tarif du forfait de post-stationnement peut être réduit en tenant compte du niveau de revenu des usagers.



Pour les initiés :

Article L. 2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales est complété :

I.- Sans préjudice de l'application des articles L. 2213-2 et L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5, peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable.

La délibération institutive établit :

1° Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement ;

2° Le tarif du forfait de post-stationnement, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement n'est pas réglée dès le début du stationnement ou est insuffisamment réglée. Son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée.

Le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement. Il tient compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement, en prenant en compte un objectif d'équité sociale.

Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. Il peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l'égalité d'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

[...]

Usage des voies - Dispositif fixe ou mobile de contrôle automatisé :

Il est offert aux communes la possibilité d'être équipées d'un dispositif fixe ou mobile permettant de sanctionner l'usage des voies de circulation réservée aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage. Les policiers municipaux sont habilités à constater ces infractions.

Pour les initiés :

Le Code de la Route est complété par un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

« I.- Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en oeuvre par les services de police et de gendarmerie nationales, par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie ou, à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris, afin de faciliter la constatation des infractions au présent code résultant de la violation des règles de circulation relatives à l'usage de cette voie réservée et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.

Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

II.-A la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Les données issues de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au même I. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

III.- Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés aux I et II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

Les données relatives aux véhicules pour lesquels il n'a pas été possible de s'assurer du respect des règles de circulation mentionnées au même premier alinéa peuvent être enregistrées et conservées pendant une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

Les données mentionnées au troisième alinéa du présent III font l'objet d'un traitement préalable destiné à empêcher de manière irréversible l'identification des personnes physiques présentes à bord du véhicule, à l'exception du conducteur.

Les données permettant l'identification du conducteur ne sont accessibles qu'au responsable du traitement. Il ne peut y avoir accès et ne peut les communiquer que sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du présent code, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations. Ces données ne sont communiquées qu'aux personnes ainsi désignées.

Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une voie de circulation a été réservée dans les conditions mentionnées au I du présent article et, à Paris, les agents de surveillance de Paris ont accès aux données issues des traitements mis en oeuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.

Lorsque ces dispositifs sont mis en oeuvre par l'Etat, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

IV.- La mise en place des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en place par l'Etat à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport, une convention entre l'Etat et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en place et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.

V.- L'arrêté mentionné au IV précise les modalités d'information du public préalables à la mise en place des dispositifs de contrôle automatisé. »

Sanction pour les engins de déplacement personnel à moteur ou cycles à pédalage assisté débridé :



Le fait de débrider un engin de déplacement personnel à moteur ou un vélo électrique est un délit.

Pour les initiés :

L'article L. 317-5 du Code de la Route rajoute les engins de déplacement personnel motorisés, il est ainsi rédigé :

« I. - Le fait pour un professionnel de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette, d'un engin de déplacement personnel à moteur, d'un cycle à pédalage assisté, ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

II. - Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette d'un engin de déplacement personnel à moteur, d'un cycle à pédalage assisté, ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni des mêmes peines.

III. - Le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un engin de déplacement personnel à moteur, ou un cycle à pédalage assisté, ce véhicule, cycle ou engin peut également être saisi. »

Obligation de limitation de vitesse pour les responsables de l'exploitation d'un véhicule de transport routier :



Le fait de mettre à disposition un engin de déplacement personnel à moteur ou un vélo électrique sans le brider est un délit.

Pour les initiés :

L'article L. 317-1 du Code de la Route est ainsi complété :

« Le fait, pour le responsable de l'exploitation d'un véhicule de transport routier, d'un engin de déplacement personnel à moteur, d'un cycle à pédalage assisté soumis à une obligation de limitation de vitesse par construction, de ne pas respecter cette obligation, de modifier, ou, en tant que commettant, de faire ou de laisser modifier le dispositif de limitation de vitesse par construction afin de permettre au véhicule, à l'engin ou au cycle de dépasser sa vitesse maximale autorisée, est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel.

Toute personne coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Le véhicule, l'engin ou le cycle sur lequel l'infraction a été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa. »

Circulation des engins de déplacement personnel :



Le maire peut fixer des règles différentes que celles du Code de la Route concernant la circulation des engins de déplacement personnel.

Pour les initiés :

L'article L. 2213-1-1 du Code Général des Collectivités Territoriales est complété ainsi :

« Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret. »

Police de la circulation au sein des Métropoles :

Le président de la métropole peut également fixer des règles différentes que celles du Code la Route concernant la circulation des engins de déplacement personnel.



Pour les initiés :

L'article L. 3642-2 du Code Général des Collectivités Territoriales est complété ainsi :
« Le président du conseil de la métropole exerce les prérogatives relatives à la police de la circulation définies aux articles L. 2213-1, L. 2213-1-1, L. 2213-2 L. 2213-3, L. 2213-4, L. 2213-5 et L. 2213-6-1 sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le président du conseil de la métropole exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans la métropole sur les routes à grande circulation. »

Sécurisation des passages piétons :

Aucun emplacement de stationnement peut être aménagé 5 mètres en amont des passages piétons (sauf emplacements cycles et EDP)



Pour les initiés :

L'article L. 118-5-1 du Code de la Voirie Routière est créé : « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

Identification des cycles :

Les vélos et vélos électriques doivent être identifiés dès le 1^{er} janvier 2021 et pour les occasions à compter du 1^{er} juillet 2021.

Pour les initiés :

Le livre II de la première partie du Code des Transports est complété par un titre VII : Mobilités actives et intermodalité. La section 2 porte sur l'identification des cycles

« Article L. 1271-2.- Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les ventes de cycles

et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1er juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

Article L. 1271-3.- Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés qui fait l'objet d'un traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Article L. 1271-4.- Un professionnel qui exerce des activités de destruction ou de préparation en vue du réemploi ou de la réutilisation des cycles est tenu d'informer les opérateurs agréés mentionnés à l'article L. 1271-5 lorsqu'un cycle identifié dont il n'a pas la propriété lui est confié, afin que ces opérateurs procèdent à l'information de son propriétaire s'il est inscrit au fichier prévu à l'article L. 1271-3. Par dérogation à la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés, le cycle qui n'a pas été retiré dans un délai de trois mois à compter de cette information ou dont le propriétaire n'est pas connu peut être vendu ou détruit par le professionnel.

Article L. 1271-5.- Un décret en Conseil d'Etat pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés détermine les modalités d'application de la présente section, notamment les obligations faites au vendeur et, en cas de cession d'un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2. Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l'Etat, qui en financent la mise en oeuvre. Il précise également la durée de conservation ainsi que les conditions de mise à jour des données enregistrées ainsi que les catégories de destinataires de ces données. »

Par ailleurs, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos et sur l'évolution des vols de vélos. Cette disposition entre en vigueur le 1er janvier 2022 et est abrogée à compter du 1er janvier 2025.

Signalisation des angles « mort » sur les véhicules de + de 3,5 tonnes :

Une signalisation matérialisant les angles morts doivent être apposée sur le véhicule de plus de 3,5 tonnes.



Pour les initiés :

Il est ajouté un article L. 313-1 dans le Code de la Route ainsi rédigé :

« Les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels. Le non-respect de cette obligation est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'Etat.

Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

Apprentissage du vélo dans les établissements scolaires :

L'apprentissage du vélo est prévu dans les établissements du second degré.

Pour les initiés :

L'article L. 312-13-2 du Code de l'Education est créé : « L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public. Cet apprentissage est organisé dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Les programmes d'enseignement du premier degré visent à faire acquérir, à l'élève, la compétence d'adapter ses déplacements à des environnements variés et contribuent à cet apprentissage. Les écoles veillent à ce que tous les élèves et leurs familles aient la connaissance des offres de formation proposées par les structures locales partenaires dans les temps périscolaire et extrascolaire. Les écoles délivrent à chaque élève l'attestation scolaire de première éducation à la route, laquelle participe d'une validation d'une partie du socle commun de compétences du savoir rouler à vélo. »

Signalisation et aménagement des arrêts des transports scolaires :

Un décret précisera les conditions d'aménagement et de signalisation des arrêts des transports scolaires.



Pour les initiés :

L'article L. 3114-2 du Code des Transports est ainsi complété :

« Un décret en Conseil d'Etat précise les éléments que doivent comprendre ces aménagements et les services devant y être assurés selon leurs caractéristiques, leur niveau de fréquentation ou la nature du trafic, afin de répondre aux besoins des entreprises de transport public routier et des passagers.

Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

Interdiction de circulation :

Le Maire peut maintenant interdire de circulation à certaines catégories d'usagers de manière permanente.



Pour les initiés :

L'article L. 2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales est ainsi modifié :

« Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;

3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles et aux véhicules bénéficiant du label " autopartage ". »

Zones à circulation restreinte :

Dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique, il peut être créé des zones à faibles émissions mobilité en remplacement des zones à circulation restreinte.



Pour les initiés :

L'article L. 2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales est ainsi modifié :

« I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. A compter du 1er janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

II. – Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à faibles émissions mobilité font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.

L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à faibles émissions mobilité sont créées. Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et

sanitaires attendus de leur mise en oeuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu au 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude prévue au deuxième alinéa du même 3°.

La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en oeuvre.

IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à faibles émissions ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

Signalement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la conduite :

Les forces de l'ordre de l'Etat peuvent suspendre la localisation de certains contrôles sur les applications type Waze ou autres.

Pour les initiés :

Le Code de la Route est modifié et les articles L. 130-11 et L. 130-12 sont créés. Ces textes permettent aux forces de l'ordre de suspendre à leur demande, pendant une durée limitée et dans un périmètre circonscrit, la localisation de certains de leurs contrôles compte tenu de leur sensibilité ou de leur objet. Les informations relatives à

l'interdiction qui sera faite aux opérateurs d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation seront communiquées à ces derniers par l'autorité administrative.

Le dispositif prévu constitue la mise en œuvre de la mesure n° 12 du Comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018. Il vise à empêcher 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. Ces signalements nuisent en effet gravement à l'efficacité de contrôles qui visent à interpellier les auteurs de comportements particulièrement à risque, que ce sont les conduites sous l'influence de l'alcool ou après usage de stupéfiants, mais également à celle des opérations de lutte contre la criminalité sous toutes ses formes (lutte contre la criminalité : terrorisme, délinquance, enlèvement, évasions).

La facilitation des contrôles constitue donc un enjeu d'ordre public particulièrement important afin d'empêcher les stratégies d'évitement permettant notamment à des conducteurs de se maintenir en situation d'infraction en toute impunité et en créant un danger pour les autres usagers de la route.

L'interdiction prévue par le présent amendement est limitée de façon temporelle et géographique. Son usage ne sera pas systématique, les forces de l'ordre pourront demander l'invisibilité via cet outil seulement si elles le souhaitent, et dans le cadre d'usage précité. En matière de sécurité routière, la durée retenue de 2 heures est une durée moyenne classique pour une opération coordonnée programmée de contrôle routier (alcool, stupéfiants). De même, pour les opérations de police judiciaires, la durée de 12 heures convient au regard de la chronologie et des différents actes à mener : accomplissement de l'acte, alerte, plan de recherche, enquête, opération d'interpellation, etc... S'agissant du périmètre, l'impact de la mesure est de l'ordre de 0,1 % du linéaire de réseau routier français, étant entendu que seules sont visées les routes nécessaires pour éviter que la diffusion de position des forces de l'ordre ne puisse donner lieu à un trajet d'évitement.

Zones à circulation restreinte - Dispositif fixe ou mobile de contrôle automatisé :

Il est offert aux communes la possibilité d'être équipées d'un dispositif fixe ou mobile permettant de sanctionner l'usage des voies de circulation réservée aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage. Les policiers municipaux sont habilités à constater ces infractions.



Pour les initiés :

Il est inséré un article L. 2213-4-2 dans le Code Général des Collectivités Territoriales ainsi rédigé : « I.- Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions mobilité ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.

II.- La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police. Les lieux d'implantation

des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte notamment des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées. L'autorisation ne peut être délivrée que si :

1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;

2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle permettant les traitements automatisés des données signalétiques des véhicules mentionnés au III du présent article mis en oeuvre au cours d'une même journée au sein de la zone à faibles émissions mobilité et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;

3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions mobilité ou dans un espace continu au sein de cette zone. Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs mobiles de contrôle sont ajoutés. La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions mobilité permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° à 3° du présent II. Le taux mentionné au 1° du présent II est le rapport entre le nombre de véhicules ayant donné lieu aux traitements automatisés mentionnés au deuxième alinéa du III et le nombre moyen de véhicules ayant circulé dans la zone. Les huitième et avant-dernier alinéas et les conditions mentionnées aux 1° et 2° du présent II ne sont pas applicables lorsque les dispositifs mis en oeuvre pour les finalités mentionnées au I permettent de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au même I sans que soient mis en oeuvre les traitements automatisés mentionnés au deuxième alinéa du III.

III.- Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du même code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale. Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions mobilité a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.

Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'Etat, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

IV.- Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'Etat à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a créé une zone à faibles émissions mobilité, une convention entre l'Etat et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

Flotte de véhicules :

Il est dorénavant possible de créer des flottes de véhicules à disposition des collectivités, EPCI ou syndicat mixte.



Pour les initiés :

*L'article L. 1311-15 du Code Général des Collectivités Territoriales est ainsi complété :
« L'utilisation d'équipements collectifs par une collectivité territoriale, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte fait l'objet d'une participation financière au bénéfice de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte propriétaire de ces équipements. Toutefois, lorsque l'équipement concerné est affecté à l'exercice d'une compétence transférée à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte par la collectivité ou l'établissement utilisateurs de cet équipement, cette disposition n'est pas applicable à cette collectivité ou à cet établissement.*

Le montant de la participation financière est calculé par référence aux frais de fonctionnement des équipements. Les modalités de calcul de cette participation sont définies par convention passée entre le propriétaire et la collectivité, l'établissement ou le syndicat utilisateurs. A défaut de signature de cette convention au terme d'un délai d'un an d'utilisation de cet équipement, le propriétaire détermine le montant de cette participation financière qui constitue une dépense obligatoire pour l'utilisateur.

Dans les mêmes conditions que celles prévues aux premier et deuxième alinéas, une collectivité, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte peut mettre à disposition d'une autre collectivité, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte une flotte de véhicules dont elle est propriétaire. »

Rétention du permis de conduire – téléphone à la main et une autre infraction :



En cas d'infraction cumulée entre le téléphone tenu à la main et une autre infraction, la rétention du permis de conduire est maintenant possible. Les policiers municipaux sont compétents pour cette rétention.

Pour les initiés :

L'article L. 224-1 du Code de la Route est ainsi rédigé : « I.- Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur : 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ; 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1° du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1°. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ; 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ; 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ; 5° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/ h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ; 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ; 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'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 dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

II.- Les dispositions du I du présent article, hors les cas prévus aux 5°, 6° et 7° du même I, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

III.- Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5° et 7° du I du présent article. »

Equipe cynotechnique recherche d'explosif dans les transports collectifs :

Les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique pour la recherche d'explosif.

Pour les initiés :

L'article L. 1631-5 du Code de la Sécurité Intérieure est ainsi complété :

« I.- Sans préjudice de l'article L. 733-1 du code de la sécurité intérieure, les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires

d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique dans le seul but de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, dès lors que cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à l'environnement spécifique de travail dans lequel elle est amenée à intervenir. Cette activité s'exerce dans les emprises immobilières des exploitants et gestionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, dans les véhicules de transport public qu'ils exploitent. Elle ne peut s'exercer sur des personnes physiques. Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques ainsi que les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au même premier alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

II.-Les mesures transitoires applicables dans l'attente du dispositif de certification des équipes cynotechniques prévu à l'article L. 1631-5 du code des transports sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports. »

Circulation des cyclistes sur les chemins de halage :

Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France peut maintenant promouvoir l'usage du vélo sur les chemins de halage.

Pour les initiés :

Conformément à L. 4311-2 du Code des Transports qui est complété par : « Promouvoir l'usage du vélo sur le réseau qui lui est confié et ouvrir, sauf impossibilité technique avérée, les chemins de halage aux cyclistes en passant des conventions avec les personnes publiques concernées. »

Equipe cynotechnique recherche d'explosif dans les transports collectifs :

Les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique pour la recherche d'explosif.

Pour les initiés :

L'article L. 1631-5 du Code de la Sécurité Intérieure est ainsi complété :

« I.- Sans préjudice de l'article L. 733-1 du code de la sécurité intérieure, les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique dans le seul but de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, dès lors que cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à l'environnement spécifique de travail dans lequel elle est amenée à intervenir. Cette activité s'exerce dans les emprises immobilières des exploitants et gestionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, dans les véhicules de transport public qu'ils exploitent. Elle ne peut s'exercer sur des personnes physiques. Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques ainsi que les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au même premier alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

II.-Les mesures transitoires applicables dans l'attente du dispositif de certification des équipes cynotechniques prévu à l'article L. 1631-5 du code des transports sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports. »

