N° 2131

N° 662

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 juillet 2019.

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 10 juillet 2019.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE
SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI *d'orientation
des mobilités*,

PAR MMES BÉRANGÈRE ABBA et BÉRANGÈRE
COUILLARD, MM. JEAN-LUC FUGIT ET
BRUNO MILLIENNE, MME ZIVKA PARK
Rapporteurs
Députés

PAR M. DIDIER MANDELLI
Rapporteur
Sénateur

(1) Cette commission est composée de : Mme Barbara Pompili, députée, Présidente ; M. Hervé Maurey, sénateur, Vice-président ; Mmes Bérangère Abba, Bérangère Couillard, MM. Jean-Luc Fugit et Bruno Millienne, Mme Zivka Park, députés, M. Didier Mandelli, sénateur, Rapporteurs.

Membres titulaires : M. Jean-Marie Sermier, Mme Valérie Lacroute, députés ; MM. Patrick Chaize, Louis-Jean de Nicolay, Claude Bérit-Débat, Olivier Jacquin, Frédéric Marchand, sénateurs.

Membres suppléants : MM. Jean-Marc Zulesi, Damien Pichereau, Jean-Charles Colas-Roy, Dominique Potier, Stéphane Demilly, Loïc Prud'homme, députés ; Mmes Marta de Cidrac, Martine Filleul, MM. Éric Gold, Guillaume Gontard, Benoît Huré, Christophe Priou, Mme Michèle Vullien, sénateurs.

Voir les numéros :

*Sénat : 157 rect., 347, 350, 368, 369 et T.A. 84 (2018-2019).
Commission mixte paritaire : 663 (2018-2019).*

Assemblée nationale : 1831, 1937, 1938, 1942, 1944, 1974 et T.A. 286 rect.

SOMMAIRE

—

	Pages
TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
TABLEAU COMPARATIF	29

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande du Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation des mobilités s'est réunie à l'Assemblée nationale le mercredi 10 juillet 2019.

La commission mixte paritaire procède à la désignation de son bureau, ainsi constitué :

Mme Barbara Pompili, présidente ;

M. Hervé Maurey, vice-président ;

Mmes Bérangère Abba, Bérangère Couillard et Zivka Park, MM. Jean-Luc Fugit et Bruno Millienne, députés, rapporteurs pour l'Assemblée nationale ;

M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Je souhaite la bienvenue à nos collègues sénateurs pour cette commission mixte paritaire sur les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités qui restent en discussion.

Je voudrais en préalable saluer la qualité du travail qui a été accompli par nos deux assemblées sur ce projet de loi que nous avons longtemps attendu. Il est aussi très attendu par nos concitoyens, car les mobilités font partie de leurs toutes premières préoccupations.

Elles sont une condition déterminante de la cohésion de notre société. Nous savons bien que dans certains territoires, le moindre déplacement rime avec complexité. Nous avons donc une très grande responsabilité : nous devons œuvrer pour les mobilités du quotidien, mais aussi nous garder de toute promesse que nous ne serions pas en mesure de tenir, et ne pas céder à la facilité de grands projets déconnectés des besoins du terrain. Nous devons donc répondre à plusieurs défis.

Tout d'abord, une programmation volontariste, mais aussi financièrement sincère et responsable, des investissements dans les infrastructures, en tenant compte de la priorité à accorder aux déplacements du quotidien. Nos deux assemblées semblent d'accord sur les grands équilibres qui ont été retenus. Le Gouvernement vient d'annoncer des mesures qui permettront de consolider les ressources dont dispose l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). À nous de nous en emparer dans le cadre du futur projet de loi de finances (PLF).

Ensuite, il nous faut réussir la transition écologique dans les transports, pour répondre à l'urgence des enjeux climatiques. Nos concitoyens savent que

nous ne pouvons plus attendre et que nous devons réduire notre dépendance aux énergies fossiles. L'Assemblée nationale s'est montrée ambitieuse en la matière, et j'espère que nous nous rejoindrons sur ce sujet.

Cela implique en particulier de proposer à tous et partout des alternatives à la voiture individuelle, ce que devrait permettre la réforme de la gouvernance des mobilités. Car l'objectif de la mise en place des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) est bien de mieux répondre aux besoins de proximité et de désenclaver les territoires isolés.

Nous sommes conscients, à l'Assemblée nationale, de l'inquiétude exprimée par les sénateurs concernant le financement des services de transport par les AOM dont les ressources fiscales sont limitées. La voie qui avait été choisie par le Sénat pour régler cette question ne nous a pas paru la plus adaptée, mais nos rapporteurs respectifs ont depuis travaillé de manière constructive sur cette question.

Un courrier du Premier ministre adressé aux rapporteurs, puis un courrier de la ministre chargée des transports, Mme Elisabeth Borne, devraient aussi permettre de répondre aux inquiétudes. Ils témoignent de la volonté du Gouvernement de tenir compte de la situation particulière des petites AOM, dont on connaît les difficultés. La voie proposée me semble équilibrée et je pense que nous pouvons y souscrire, qui plus est avec les gages écrits accordés par le Gouvernement.

Un autre défi est celui du développement de nouvelles solutions de mobilité, comme le covoiturage qui permet de réduire l'autosolisme. Nous avons aussi pris, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, de nombreuses mesures pour développer l'usage du vélo, ce qui montre notre attachement à la promotion des mobilités actives qui répondent aussi à des enjeux de santé publique.

Enfin, nous avons, comme le Sénat, souhaité renforcer certaines mesures de sécurité dans les transports, qui répondent aussi à une attente pressante de nos concitoyens pour améliorer les mobilités au quotidien. Nous avons donc repris des dispositions adoptées en ce sens par le Sénat, et en avons aussi enrichi certaines.

Nous avons aujourd'hui l'occasion d'améliorer concrètement le quotidien de tous nos concitoyens. J'espère donc sincèrement que nous parviendrons à un accord, qui me semble atteignable compte tenu de la tonalité positive des échanges entre nos rapporteurs.

Pour conclure, je souhaite aborder un point de procédure. Plusieurs propositions de rédaction ont été déposées auprès de la commission mixte paritaire en vue de leur examen aujourd'hui. Certaines d'entre elles n'ont pas été jugées recevables, car elles ne respectaient pas les termes de l'article 45 de la Constitution et la règle de « l'entonnoir ». Je rappelle que les termes de la Constitution sont très clairs : la commission mixte paritaire a pour unique objet de « proposer un texte sur les dispositions [du texte] en discussion ». Il n'est donc

plus possible, à ce stade de la navette, d'introduire de nouvelles dispositions, en particulier des articles ou des paragraphes additionnels. La pratique sur ce point est constante, dans nos deux assemblées. J'ajoute qu'une proposition de rédaction ayant pour conséquence l'extension d'une habilitation du Gouvernement à recourir aux ordonnances a également été jugée irrecevable. La jurisprudence du Conseil constitutionnel est aussi très claire sur ce point : seul le Gouvernement peut étendre le champ d'une telle habilitation.

M. Hervé Maurey, sénateur, vice-président. Je vous remercie, Madame la présidente, pour votre accueil à l'Assemblée nationale. Je rappellerai à mon tour l'état d'esprit qui est celui du Sénat depuis l'origine. Nous soutenons la volonté du Gouvernement et son objectif d'améliorer l'offre de mobilités du quotidien et de mettre fin à ce qu'on appelle les « zones blanches de la mobilité ». Le mouvement des gilets jaunes est venu nous rappeler, s'il le fallait, à quel point il y a urgence à répondre à ce besoin de mobilité dans les territoires.

Nous avons donc abordé, dans un esprit pragmatique et constructif, ce projet de loi qui a été examiné en premier lieu au Sénat, avec le souci de l'améliorer et de combler ses lacunes, notamment sur le volet financier, puisque le projet de loi est arrivé au Sénat sans garantie sur son financement. Dès l'origine, nous avons insisté sur le fait que ce point était essentiel, aussi bien en ce qui concerne le financement de la programmation des infrastructures, qu'en ce qui concerne celui de la compétence « mobilité » que les EPCI sont amenés à exercer s'ils le souhaitent. L'Assemblée nationale a poursuivi le travail du Sénat en conservant un grand nombre d'apports de notre assemblée et en insérant de nouveaux articles à l'issue d'un travail très riche. Le projet de loi ainsi adopté est un texte substantiellement amélioré par rapport au texte initial. Nous pouvons collectivement nous en féliciter, puisque de nombreux sujets sur lesquels il y avait des divergences ont fait l'objet d'échanges constructifs entre les rapporteurs. Je tiens donc à remercier l'ensemble des rapporteurs des deux assemblées qui ont fait un grand travail de rapprochement des différents points de vue.

La seule question qui reste, ou peut-être doit-on désormais dire « qui restait » en suspens, est celle du financement. Nous avons introduit en première lecture au Sénat, un double dispositif de financement. D'une part, il prévoyait la possibilité pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) exerçant la compétence mobilité d'instaurer un versement mobilité de 0,3 % même en l'absence de services réguliers de transport. D'autre part, et ceci est très important à nos yeux, nous avons prévu, en introduisant un article 2 *bis*, l'affectation d'une part de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) aux EPCI pour lesquels le versement mobilité ne permettrait pas de dégager les ressources nécessaires au plein exercice de cette compétence. Si nous sommes très attachés à ce qu'il y ait un maillage du territoire par les AOM, voulu par le Gouvernement, celui-ci ne peut devenir une réalité que si les moyens financiers sont au rendez-vous.

Comme vous le savez, l'Assemblée nationale a supprimé ce dispositif, conformément à la volonté du Gouvernement de renvoyer cette question à la loi de finances pour 2020. Nous étions prêts à accepter ce renvoi en échange de garanties fermes et précises sur la manière dont ces financements seraient assurés. Au cours des dernières semaines, la ministre Mme Elisabeth Borne nous a indiqué que la piste privilégiée par le Gouvernement était celle d'un financement par le biais de la cotisation foncière des entreprises (CFE). Puis, il y a deux jours, nous avons reçu un courrier du Premier ministre nous indiquant que, pour financer leur compétence mobilité, les intercommunalités devraient en fait compter sur le dynamisme de la part de TVA qui leur serait attribuée en contrepartie de la suppression de la taxe d'habitation.

Nous apprenions alors, en même temps, dans quel sens pourrait se faire la réforme des finances locales et la manière envisagée par le Gouvernement de financer la compétence mobilité. Ce même courrier nous indiquait que 30 à 40 millions d'euros supplémentaires pourraient être dégagés chaque année par ce biais. Nous avons immédiatement fait part de nos réserves sur ce dispositif. Celui-ci ne constitue en effet pas un financement fléché ou dédié à la compétence mobilité puisqu'il devrait de toute façon être alloué pour compenser la suppression de la taxe d'habitation, que l'EPCI exerce ou non la compétence mobilité. Nous avons pu constater, sur la base de données qui nous avaient été fournies par le Gouvernement en termes de coûts des services, que ce financement ne réglerait pas le problème des communautés de communes qui souhaiteraient mettre en place des services réguliers de transport, mais dont le versement mobilité ne serait pas suffisant pour financer cette compétence. Nous craignons dès lors qu'un grand nombre d'intercommunalités n'exercent pas la compétence prévue et que, de ce fait, la promesse de développer ces services de mobilité que nous appelons de nos vœux demeure lettre morte.

J'ai eu hier l'occasion d'échanger sur ce sujet avec la ministre des transports en présence du rapporteur du Sénat. J'ai aussi eu un échange aussi imprévu qu'informel avec le Premier ministre hier soir et, comme l'a dit la présidente Mme Barbara Pompili, nous avons reçu ce matin un nouveau courrier de la ministre des transports. Ce courrier indique que, dans le cadre de la loi de finances, le Gouvernement « *est disposé à examiner avec le Parlement, dans le cadre de la réforme annoncée des finances locales, des mécanismes financiers incitatifs au bénéfice des autorités organisatrices qui mettent en place des bouquets de services de mobilité* ».

Or, en l'état actuel des discussions, la majorité des sénateurs – remarquez que je ne dis pas la majorité sénatoriale – considère que cela demeure insuffisant en termes d'assurances et de garanties sur la réalité de ces financements et sur leur caractère incitatif. Nous ne sommes donc pas convaincus par ce dispositif et c'est pourquoi il me semblerait nécessaire que nous revenions – c'est en tout cas la proposition que je fais et que fera certainement le rapporteur tout à l'heure au nom du Sénat – à la rédaction de l'article 2 *bis* adoptée par le Sénat. Je rappelle par ailleurs que ce dispositif pourrait, le cas échéant, être amendé à la demande du

Gouvernement lors de la lecture des conclusions de la commission mixte paritaire (CMP). Mais nous aurions déjà une base solide qui répond à la nécessité de garantir un financement réel aux collectivités.

Mme Bérangère Abba, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Je rappellerai brièvement les conclusions que nous pouvons tirer du travail qui nous occupe depuis plusieurs mois. Le titre I^{er} A était à l'origine le titre IV du projet de loi puisque la volonté initiale du texte était d'envisager la question globale des mobilités à travers un prisme différent de celui du financement des grandes infrastructures. Nous avons accepté et soutenu son déplacement par le Sénat. Nous avons su travailler ensemble, d'une part, pour préserver les équilibres issus des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) alors que l'on aurait pu craindre une accumulation de demandes spécifiques et territoriales qui aurait pu compromettre ces équilibres, et, d'autre part, sur le financement et la sincérité de la programmation des infrastructures. Je rappelle que c'est la première fois qu'un gouvernement propose au Parlement de voter une loi de programmation en la matière, il faut le saluer. Je m'en remets à nos échanges à venir sur les quelques points de désaccord qui pourraient subsister.

M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Nous œuvrons maintenant depuis plusieurs mois sur ce projet de loi d'orientation des mobilités qui doit apporter à nos concitoyens des réponses à leurs besoins du quotidien en matière de mobilité, besoins insuffisamment satisfaits jusqu'ici. Les conséquences de ces carences trouvent leur illustration la plus frappante dans le sentiment de fracture territoriale qui a grandi dans notre pays.

Chacune des deux chambres, consciente de l'importance de cette problématique pour les citoyens, a œuvré à l'amélioration du projet de loi, aboutissant à un texte équilibré, qui donnera, si nous trouvons un accord, aux citoyens l'assurance de savoir comment se déplacer d'un point A à un point B le plus rapidement possible, où qu'ils habitent.

La commission mixte paritaire qui se tient aujourd'hui est l'occasion de poursuivre sur cette voie. Son succès n'est pas un choix, il s'impose à nous comme un devoir. Nous devons trouver un accord sur ce qui nous sépare.

Je salue le travail accompli par le Sénat en première lecture, notamment la réintégration d'éléments majeurs tels que les contrats opérationnels de mobilité qui apparaissaient dans des versions du texte antérieures à son dépôt.

Je salue aussi le travail constructif que nous avons pu mener avec le rapporteur du Sénat, M. Didier Mandelli, qui a toujours fait preuve, me semble-t-il, d'une posture de complète ouverture, à la hauteur des enjeux et de son rôle de rapporteur.

Évidemment, les deux chambres ne sont pas d'accord sur tout. Un point de désaccord important demeure : celui du financement, notamment pour ce que j'appellerai de manière un peu rapide les « petites AOM ». Le Gouvernement a

entendu vos préoccupations, qui sont aussi les nôtres, et a pris des engagements sérieux à ce sujet, en lien avec la réforme prochaine de la fiscalité locale. Ces engagements nous ont été communiqués dans les deux courriers cités précédemment et que nous avons tous reçus. Quand on voit un gouvernement s’engager à ce point-là à mettre l’argent sur la table, et c’était bien notre intention, nous ne pouvons qu’être rassurés. Il était hors de question que nous ayons travaillé aussi longtemps et aussi dur, en bonne intelligence, pour que nous ne puissions pas trouver les financements nécessaires à la mise en œuvre de la loi.

Pour ma part, je fais confiance au Gouvernement pour la mise en place de ces financements, et j’espère que nous trouverons un terrain d’entente.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure pour l’Assemblée nationale.

Le projet de loi d’orientation des mobilités dont nous discutons aujourd’hui est à mes yeux essentiel. Il est fortement attendu par nos concitoyens, qui demandent des réponses concrètes à leurs besoins de mobilité du quotidien. Ce projet de loi, enrichi par le Sénat puis par l’Assemblée nationale, répond à ces besoins, et il me semble nécessaire que ces réponses soient mises en œuvre dans les meilleurs délais.

En tant que rapporteure sur le titre II du projet de loi, je souhaite tout d’abord me féliciter des échanges constructifs que nous avons eus avec le rapporteur du Sénat, M. Didier Mandelli. Le compromis auquel nous sommes parvenus est respectueux du texte du Sénat et de celui de l’Assemblée. Il l’enrichit même, dans certains cas, de précisions juridiques bienvenues qui amélioreront la qualité de la loi.

Sans m’attarder sur la question, ce titre II est essentiel pour tirer profit des possibilités offertes par le numérique en matière de mobilité, ainsi que pour réguler les nouvelles formes de mobilité qui émergent aujourd’hui. Ainsi, il prévoit l’ouverture des données de transport afin de faciliter le développement de services numériques multimodaux. Il détaille également les modalités de création de services de billettique uniques, parfois appelés « MaaS », qui sont essentiels pour réduire l’utilisation de la voiture individuelle et favoriser l’intermodalité.

Ce titre permettra également de donner un cadre juridique à la circulation des véhicules autonomes. Il encourage fortement la pratique du covoiturage, tant par la création de voies réservées que par la mise en place d’incitations financières pour les passagers et conducteurs réalisant du covoiturage ou proposant des trajets. Je suis heureuse que l’Assemblée nationale ait enrichi le texte sur ce point, en renforçant et en défiscalisant ces aides au covoiturage, ainsi qu’en permettant aux collectivités qui octroient ces aides d’avoir accès au système de réservation des plateformes de covoiturage pour intégrer ces offres sur leurs plateformes multimodales.

Le titre II donne également aux collectivités tous les outils pour réguler les engins en « *free-floating* » ; il concilie l’émergence de ces formes de mobilité plus

propres, avec la nécessité de réguler ces flottes d'engins et leur occupation du domaine public.

Enfin, il ouvre de nouveaux droits aux travailleurs des plateformes de mobilité, en leur garantissant notamment un droit à la déconnexion, un droit au refus de course, un droit de connaître le tarif minimum de la course ainsi qu'un droit à la formation. Ces droits sont inscrits dans la loi, tandis que des chartes mises en place par les plateformes pourront octroyer aux travailleurs des droits sociaux supplémentaires.

C'est ainsi que sur le titre II, nous avons cosigné avec M. Didier Mandelli toutes les propositions de rédaction que nous vous soumettons.

Il me semble toutefois que le financement des services de transport par les AOM dont les ressources fiscales sont limitées soulève encore des questions, alors même qu'un courrier du Premier ministre adressé aux rapporteurs, puis un courrier de la ministre, Mme Elisabeth Borne, répondent, je crois, aux inquiétudes soulevées par les sénateurs. Cet obstacle me semble donc levé. Monsieur le vice-président, vous semblez émettre des doutes sur les solutions proposées. Je souhaite que notre discussion générale permette de clarifier les positions de chacun, afin de pouvoir commencer l'examen des articles.

En conclusion, j'espère sincèrement que cette CMP pourra aboutir, afin que nos concitoyens voient au plus vite leur quotidien s'améliorer par des mesures concrètes répondant à leurs besoins pressants de mobilité. Encore une fois, les échanges avec le rapporteur du Sénat ont été constructifs et nous ont permis d'établir des propositions de rédaction de compromis, ce qui me fait penser qu'une CMP conclusive est possible.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Je souhaite souligner la qualité du travail que nous avons mené, au sein de l'Assemblée nationale et avec nos collègues sénateurs, et en particulier le rapporteur pour le Sénat, M. Didier Mandelli. Lors de nos échanges, nous avons pu « mettre à plat » toutes nos divergences et je crois pouvoir dire que nous avons pu rapprocher nos points de vue sur l'ensemble du titre III du projet de loi.

Je ne souhaite pas revenir en détail sur le contenu de ce titre, ce qui serait quelque peu fastidieux, mais je tiens à rappeler qu'il est une « brique » essentielle de ce texte, qui permet d'aller vers des mobilités plus propres et plus actives, de manière à réduire l'impact environnemental de nos mobilités. C'est un sujet majeur sur lequel les attentes de nos concitoyens sont grandes. Je pense que le travail que M. Didier Mandelli et moi-même avons fourni a permis d'aboutir à des positions consensuelles qui n'altèrent en rien l'équilibre du texte et qui respectent le travail qui a été fait dans nos deux chambres. Plus encore, nous avons même pu enrichir et améliorer le texte.

Pour conclure, je souhaite dire que, lors de cette commission mixte paritaire, nous devons prendre nos responsabilités, transformer l'essai et ne pas avoir peur de franchir la ligne d'arrivée qui est toute proche.

Mme Zivka Park, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Je veux commencer par dire que je considère que nous pouvons tous être fiers collectivement, fiers parce que nous avons un beau texte, un texte qui est abouti, un texte qui est attendu. Je tiens sincèrement à saluer le travail collectif que nous avons effectué, avec les collègues de l'Assemblée comme avec le rapporteur du Sénat. Je souhaite saluer la qualité d'écoute de M. Didier Mandelli, avec qui nous avons eu de beaux échanges.

Nos deux assemblées ont fait un travail très constructif. En première lecture, le Sénat a considérablement enrichi le texte sur le titre V, notamment en ce qui concerne le renforcement de la sécurité dans les transports et la sécurisation des passages à niveau, sujet qui, je le sais, tient particulièrement à cœur au Sénat. Lors de l'examen du texte à l'Assemblée, ce processus d'enrichissement s'est poursuivi, avec notamment le renforcement du volet maritime de la loi et des dispositions relatives à l'ouverture à la concurrence des services gérés par la RATP. Sur ce point, l'évolution du texte permettra à la fois d'assurer la continuité du service et d'apporter aux salariés toutes les garanties sociales nécessaires.

Malgré nos divergences initiales sur certains points, suite aux échanges que nous avons eus avec M. Didier Mandelli, nous sommes arrivés sur l'ensemble du titre V à des solutions qui conviennent à l'Assemblée comme au Sénat et qui permettent même d'améliorer le texte. C'est pourquoi je souhaite bien évidemment que la commission mixte paritaire arrive à un accord.

M. Didier Mandelli, rapporteur pour le Sénat. Pour commencer, je tiens également à souligner la qualité des débats que nous avons pu avoir sur ce projet de loi ainsi que la qualité du travail – et je serais même tenté de dire la quantité du travail, tant le travail fourni a été important depuis la présentation du projet de loi en conseil des ministres au mois de novembre dernier. J'aimerais également remercier chaleureusement nos collègues de l'Assemblée nationale, en particulier les rapporteurs du texte, avec qui j'ai eu l'occasion d'avoir des échanges approfondis au cours de ces dernières semaines. Je salue leur écoute ainsi que leur faculté à prendre en compte les aspirations et les souhaits du Sénat, ce qui nous a permis d'arriver à de nombreux points de convergence sur l'ensemble des sujets. Plus largement, j'aimerais remercier les membres de cette commission mixte paritaire pour leur implication tout au long de l'examen de ce projet de loi qui a par ailleurs conduit à ce qu'un grand nombre de propositions, de toutes provenances, puissent être intégrées dans le texte.

Comme le vice-président M. Hervé Maurey l'a rappelé, nous avons abordé ce texte sans *a priori*, sans dogmatisme. Nous partageons son objectif principal qui est d'améliorer l'offre de mobilité pour nos concitoyens et d'encourager le développement de mobilités propres. Des heures d'auditions et de débats en

commission comme dans l'hémicycle ont été consacrées à ce texte dans les deux chambres. De très nombreux amendements ont été déposés : pour la séance, plus d'un millier d'amendements ont été déposés au Sénat et plus de 3 000 à l'Assemblée nationale.

Nous pouvons nous satisfaire du travail qui a été mené et qui a permis d'améliorer le projet de loi initial sur de nombreux volets comme celui de la gouvernance, de l'ouverture des données, du développement des mobilités propres ou actives ou encore de la sécurité dans les transports. Je me félicite notamment, au nom de mes collègues, du fait que de nombreux apports du Sénat aient été maintenus dans le texte adopté par l'Assemblée. Je pense notamment à la sanctuarisation des recettes de la TICPE pour l'AFITF, à l'intégration de dispositions relatives au COI ou aux contrats opérationnels de mobilité. Je pense également à l'allongement du délai pour la prise de compétence mobilité par les intercommunalités ou encore aux nombreuses dispositions que nous avons adoptées pour favoriser le développement des vélos et des véhicules à faibles émissions et pour renforcer la sécurité et la sûreté dans les transports. Ces évolutions sont trop nombreuses pour être énumérées et je préfère donc m'arrêter ici. Je salue également le travail important qui a été effectué à l'Assemblée nationale, qui a permis de compléter le texte et de l'enrichir sur de nombreux points.

Au final, il ne restait que quelques points de désaccord entre nos deux assemblées, que le travail préparatoire à la réunion de la commission mixte paritaire nous a permis de lever. Encore tard ce matin, nous étions en train de finaliser des rédactions de compromis.

Cependant, comme le vice-président M. Hervé Maurey l'a rappelé, il demeure pour nous une question essentielle sur laquelle nous attendions un engagement ferme du Gouvernement : celle du financement des intercommunalités qui prendraient la compétence mobilité. Nous avons insisté à plusieurs reprises sur le sujet, dès le dépôt du projet de loi, et nous nous retrouvons aujourd'hui dans la situation que vous connaissez.

Nous avons obtenu, deux jours avant la commission mixte paritaire, un courrier qui propose une solution de financement qui ne nous paraît pas correspondre à ce qui est nécessaire, ou, en tout cas, qui n'est pas à la hauteur des ambitions portées par ce texte, puisqu'il s'agit d'un financement qui, dans le cas de la réforme du financement des collectivités territoriales à venir, aurait de toute façon été mis en place. Or nous attendons que des recettes stables et pérennes soient dégagées pour permettre la prise de la compétence mobilité par les intercommunalités.

Il nous est proposé de parier sur le dynamisme – certes bien réel – des recettes de TVA dont une part sera affectée aux collectivités pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. Mais ce dynamisme pourrait s'avérer insuffisant et ces recettes ne sont pas fléchées vers les mobilités : de ce fait, cela

ne constitue pas une incitation suffisante pour les intercommunalités à se saisir de la compétence mobilité et à développer des services de proximité, ce qui était pourtant au cœur de la réforme portée par le Gouvernement et suscite une grande attente de la part de nos concitoyens.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons aboutir à un compromis cet après-midi sauf si, comme le vice-président M. Hervé Maurey l'a évoqué, l'article 2 *bis* est rétabli. En effet, cet article affecte une partie de la TICPE, recette très importante qui a fortement progressé ces dernières années, au financement des mobilités. Cette affectation serait un juste retour des choses. Ce point de désaccord ne doit toutefois pas occulter le travail important qui a été fourni ces derniers mois par nos deux assemblées, par les rapporteurs et par l'ensemble de nos collègues.

M. Claude Bérít-Débat, sénateur. Madame la présidente, je vais peut-être vous surprendre mais les représentants des sénateurs socialistes de cette commission mixte paritaire soutiennent les propos qui ont été tenus par notre rapporteur et par le vice-président de la commission mixte paritaire.

Je salue le travail qui a été accompli par le rapporteur du Sénat et les différents rapporteurs de l'Assemblée nationale pour arriver à un consensus sur un certain nombre d'articles.

Le seul problème reste celui du financement. Pour avoir été, pendant plusieurs années, président d'une communauté d'agglomération qui était en charge de la mobilité, ou plutôt des transports à l'époque, le problème du financement est un problème essentiel.

Nous avons soutenu les propositions de M. Didier Mandelli, avec nos collègues du groupe socialiste, qui permettaient d'accompagner un projet de loi indigent sur le plan du financement ; les propositions qui avaient été faites recueillaient notre approbation.

Je pense que l'article 2 *bis*, en permettant un versement mobilité pour les petites intercommunalités accompagné d'une part de TICPE, était une bonne formule.

Nous avons découvert un peu tardivement, peut-être plus tardivement que nos collègues de la majorité sénatoriale, la proposition qui a été faite par le Premier ministre et par la ministre des transports. Dans un premier temps, nous avons découvert lundi que la taxe d'habitation serait remplacée par une part de TVA, recette qui est dynamique. Elle a quand même le défaut de ne pas donner la main, en matière de taux, aux collectivités territoriales, contrairement à la taxe d'habitation. Ce versement bénéficierait à tous les EPCI, qu'ils exercent ou non la compétence mobilité. Nous demandons un supplément pour les intercommunalités qui choisissent d'assumer cette compétence.

Si nous avons l'assurance, à travers un article qui pourrait prendre forme dans cette commission mixte paritaire, d'un supplément de financement pour ces

EPCI, nous pourrions être d'accord. Mais pour nous, je le dis encore une fois, la solution idéale est celle qui a été proposée par le rapporteur du Sénat, dont nous suivrons l'avis.

M. Frédéric Marchand, sénateur. Je viens d'un département, le Nord, où le sujet des mobilités est essentiel pour les zones métropolitaines et les zones rurales.

J'ai le sentiment que la décision que nous allons prendre cet après-midi est très fortement attendue par de nombreuses autorités, aujourd'hui organisatrices de transports, demain de la mobilité, et d'autres qui voudraient se saisir de cette compétence. Je pense que nous avons une responsabilité que je n'hésite pas à qualifier d'historique. Effectivement, a été salué par les uns et par les autres le fait que nous empruntons un chemin qui va permettre à nos concitoyens de bénéficier d'un bouquet de mobilités. Après le chemin, il y a la volonté. J'avais le sentiment que nous partagions la même, mais j'ai aujourd'hui le sentiment qu'elle est un peu en panne.

J'ai entendu ce qu'a dit le rapporteur du Sénat s'agissant des modes de financement. J'entends ce que vient de dire mon collègue M. Claude Bérit-Débat.

Néanmoins, ma formation jaurésienne me fait dire qu'il faut aller vers l'idéal, mais comprendre le réel. Comprendre le réel, c'est trouver des solutions en matière de financement et de ce côté-là, j'ai l'intime conviction, qui je sais est partagée par d'autres, que le Gouvernement a fait plus que son travail.

La ministre Mme Elisabeth Borne s'est personnellement engagée pour faire en sorte de répondre aux attentes légitimes des sénateurs exprimées lors de la première lecture. Les annonces qui ont été faites hier en ce sens ne sont pas anodines. On voit aujourd'hui le nombre de réactions qu'elles peuvent entraîner, mais elles ont le mérite de sanctuariser le financement de l'AFITF. Le mécanisme proposé par le Premier ministre et précisé par la ministre des transports, permet d'appréhender le projet de loi de finances sous les meilleurs auspices. Dans ces conditions, il nous appartient collectivement de répondre aux demandes très fortes de nos concitoyens pour faire en sorte d'organiser le mieux possible les mobilités du quotidien sur notre territoire national.

M. Patrick Chaize, sénateur. Je ne peux que constater avec vous que le travail a été mené de façon exemplaire, et que le texte que nous sommes en train d'examiner correspond à une attente partagée.

Nos discussions tournent autour d'un point, qui est important et même essentiel, mais qui pourrait trouver une issue favorable. Je pense qu'il y a un problème de temporalité : effectivement, le Sénat a fait des propositions par un article 2 *bis* qu'il a intégré dans son texte et que l'Assemblée nationale ne souhaite pas retenir. Des déclarations tardives ont ouvert d'autres pistes, qui pourraient venir se substituer à notre proposition initiale. Mais aujourd'hui, la traduction de ces intentions paraît compliquée parce qu'elle relève d'un autre débat

parlementaire, celui sur la réforme de la fiscalité locale. Finalement, si l'on intégrait cette proposition de la ministre, on occulterait le débat à venir sur cette réforme, et cela me gêne profondément.

C'est pourquoi je pense qu'aujourd'hui, l'issue qui pourrait nous amener à être conclusifs serait de revenir, peut-être en l'adaptant, à la rédaction de l'article 2 *bis* qui avait été proposée par le Sénat dans le texte qu'il a adopté.

Mme Michèle Vullien, sénatrice. Je souhaite saluer le travail qui a été réalisé. J'ai eu l'occasion de travailler avec le rapporteur du Sénat, M. Didier Mandelli, ainsi qu'avec des collègues de l'Assemblée nationale sur le sujet. Je suis très pragmatique. Je suis investie dans les transports de l'agglomération lyonnaise depuis près de vingt-cinq ans. Je rejoins les propos de M. Frédéric Marchand : nous devons comprendre le réel. Un important travail a été réalisé, mais on se heurte à certaines difficultés, même si nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut trouver des financements.

Il y a effectivement un télescopage avec le débat sur le projet de loi de finances. Toutefois, les récentes annonces du Gouvernement sur les transports routier et aérien, ainsi que les deux courriers adressés par le Premier ministre, M. Édouard Philippe, et la ministre des transports, Mme Elisabeth Borne, nous apportent des garanties. Il serait dommage de s'arrêter au milieu du gué après tant de travail accompli, depuis des mois, alors même qu'il existe une attente forte de nos concitoyens. Je ne sais pas quelle image nous donnerions si la CMP venait à échouer.

Il est vrai que la question du financement est un enjeu majeur. Ne pourrait-on pas obtenir, madame la présidente Barbara Pompili, de nouvelles assurances quant au prochain projet de loi de finances ?

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Avant de poursuivre la discussion générale, je tiens à préciser qu'obtenir un engagement écrit du Premier ministre et de la ministre des transports avant une CMP est à ma connaissance quelque chose de totalement inédit. Un engagement écrit qui peut être rappelé lors de l'examen du prochain PLF me semble être l'engagement le plus fort que nous puissions obtenir à ce stade.

Mme Valérie Lacroute, députée. Nous avons tous salué l'important travail mené à l'Assemblée nationale et au Sénat. Ce texte présente des avancées très importantes. Si l'on veut que la loi d'orientation des mobilités soit un succès, il faut pouvoir en assurer le financement, à la fois pour l'AFITF et pour les collectivités territoriales. Lors de l'examen des précédents projets de loi de finances, nous avons eu des discussions sur le financement de l'AFITF, la suppression de l'écotaxe, etc. Il nous semble important que le financement des infrastructures soit fléché, pérenne et sécurisé.

On peut se dire qu'enfin, le Premier ministre et la ministre des transports ont compris qu'il s'agissait là de l'attente de l'ensemble des parlementaires. Leurs

courriers constituent bien un engagement ; mais l'engagement qui est proposé ne nous convient pas. Nous imaginons sans difficulté la bonne foi du Premier ministre et de la ministre des transports, qui se traduira par un important travail lors de l'examen du prochain PLF. Mais le financement actuellement proposé par le Gouvernement soulève des difficultés. Comment vérifier les chiffres avancés par le Gouvernement, notamment concernant la suppression de la taxe d'habitation, qui sera compensée par une fraction du produit de la TVA ? Cette ressource sera-t-elle aussi dynamique ? Sera-t-elle précisément et directement affectée au financement des transports ?

La loi d'orientation des mobilités est en préparation depuis deux ans. Il me semble dommage que sur la question du financement, on n'aboutisse qu'à un courrier du Gouvernement adressé aux membres de la CMP, moins d'une semaine avant sa réunion. Ce qui a choqué le groupe Les Républicains à l'Assemblée nationale, c'est l'annonce récente de la taxation du secteur aérien, la veille de la CMP, alors que ce sujet a fait l'objet de débats en commission et dans l'hémicycle à l'Assemblée nationale, qui ont abouti à un report du débat à une date ultérieure. Il s'agit d'une annonce politique. Cela reflète le mépris du travail parlementaire et de celui des Assises nationales de la mobilité sur cette question.

Pour terminer, je souhaite rappeler que la TICPE génère des recettes importantes – on parle d'une « cagnotte » d'un montant de 7 milliards d'euros. Suivant la proposition des sénateurs, il me semble pertinent d'en affecter une fraction aux collectivités territoriales et à l'AFITF, plutôt que de financer le déficit de l'État. Vu nos discussions et la colère des Français ces derniers mois au sujet de la taxe carbone, qui génère d'importantes recettes, comment annoncer aux Français l'affectation d'autres taxes (CFE ou TVA) et la taxation du secteur aérien alors qu'un financement par la TICPE est possible ?

M. Dominique Potier, député. Trouvons de la mesure, et saluons tout d'abord le travail des rapporteurs qui a été de grande qualité. Il faut rendre hommage à cette loi dans ce qu'elle a d'innovant. Je rappelle que l'innovation n'a pas commencé en juin 2017, et que cette loi s'inscrit dans une continuité d'efforts d'innovation en matière de transition écologique, y compris pour les mobilités. Il est bon de le rappeler parfois. Je souligne de vraies innovations que nous avons approuvées pour la plupart à l'unanimité, et qui tiennent compte des innovations technologiques et également sociétales. Elles ont été saluées par tous, et nous pouvons saluer la force de conviction de la ministre des transports Mme Élisabeth Borne qui les a portées.

En revanche, il ne faut pas oublier les immenses lacunes de cette loi, que nous avons dénoncées dès le départ. Elle est marquée par une absence de plan d'infrastructures intermodal, une absence de prise en compte des questions de développement et des modes de développement, notamment sur la facturation carbone. Pourtant, une proposition de mon collègue M. Olivier Jacquin au Sénat consistait à facturer en amont la facture carbone pour les chargeurs. Cette alternative représentait une nouvelle donne systémique pour changer les

modalités. Il faut noter que vous avez résisté à toutes nos tentatives de changer les modes de vie en corrigeant l'information publicitaire sur les pratiques les plus désinvoltes, en matière de consommation d'énergie. Vous avez évoqué la liberté, vous avez donc choisi de continuer comme avant. Bref, n'oublions pas les lacunes de cette loi par rapport à l'enjeu climatique et à la crise sociale que nous venons de traverser. Elle n'est pas à la hauteur.

Je voudrais simplement dire que si aujourd'hui nous allons, et nous pouvons tous le regretter, vers un échec, il faut le considérer comme le premier échec de l'« Acte II » et je le déplore profondément. Vous savez ma bonne volonté de participation dans la réussite de cette commission mixte paritaire, Mme la présidente.

Pendant les débats en séance publique, Mme Valérie Rabault a tenu près d'une heure en haleine l'Assemblée nationale sur la question de la TICPE pour financer les collectivités. Un choix simple ou une annonce claire à ce moment-là, au lieu de cette fraction de TVA que personne ne peut évaluer en vingt-quatre heures, aurait été préférable. L'annonce du Premier ministre et de la ministre des transports est un signe de bonne volonté, mais trop tardif. Le choix de la TICPE aurait pu être un engagement clair sur les moyens dédiés aux mobilités.

Ce gouvernement a inventé les contrats de transition écologique sans argent, les contrats « Territoires d'industrie » sans argent ; on ne peut pas faire de mobilité sans argent. Donc, il fallait, à un moment donné, donner des signes clairs. Enfin, je tiens à rappeler que j'ai été à l'initiative, avec certains collègues de La France Insoumise et d'autres, d'un débat sur la contribution financière du secteur du transport aérien, dans un objectif de justice sociale. Les Français paient, mais il faut qu'ils paient de manière juste pour les mobilités du futur.

Sur la question de l'aérien, Madame la présidente, c'est un peu vexant, quand on nous dit qu'on va écouter les oppositions, qu'on sent un frémissement dans la majorité et que finalement, la discipline majoritaire écarte des propositions aussi modestes que celles que reprend le Gouvernement.

Le respect du Parlement, ça existe ! (*Protestations dans la salle*). Vous avez décidé d'emblée que l'aérien ne ferait pas partie des débats parlementaires, c'est pour le moins choquant sur le plan démocratique. Vous constaterez, à travers cet échec probable que je regrette profondément parce qu'il y a de vraies innovations dans la loi, l'échec d'une méthode.

M. Olivier Jacquin, sénateur. Je voudrais moi aussi évoquer quelques faiblesses du texte, et je ne reviendrai pas sur la question des financements.

Le plus gros enjeu est celui du réchauffement climatique en ce début de XXI^e siècle. Toutes les propositions que nous avons faites au Sénat ont été balayées, sous prétexte qu'elles créaient une nouvelle fiscalité ou de nouvelles ressources financières. Nous avons été à la fois satisfaits et étonnés qu'en dernière minute, des débuts de propositions intéressantes soient émises sur l'aérien, mais

en oubliant d'autres secteurs comme le maritime ou la question du report modal en matière de marchandises.

Je tiens à signaler qu'une réduction de deux centimes du remboursement partiel de la TICPE sur le gazole routier va créer une distorsion de concurrence. Pour moi qui suis frontalier du Luxembourg et qui vois le commerce de carburant presque détaxé à nos frontières, et une concurrence anormale dans les transports routiers, ce n'est pas satisfaisant.

Afin de répondre à l'enjeu du réchauffement climatique, nous avons proposé une stratégie de grand emprunt pour financer la transition dans les mobilités et permettre, en rétablissant une fiscalité verte, la TICPE, et la justice sociale qui doit aller avec. Rien n'est corrigé à ce jour dans ce domaine-là.

Je tiens à signaler deux points de désaccord importants. L'article 20 tente, dans un texte sur les mobilités, de régler la question extrêmement importante, au XXI^e siècle, du rapport au travail. Tenter de régler les questions d'ubérisation au détour d'un texte sur les transports n'est pas satisfaisant. Vous le savez, par jurisprudence, les dispositions de l'article 20 viendront, par un principe d'analogie juridique, faire loi dans les autres domaines du travail ubérisé, et il n'y a pas que les transports. C'est pour cela qu'au Sénat, nous nous étions accordés, à droite comme à gauche, sur la nécessité d'un texte spécifique sur cette question. On ne peut pas régler ce problème ainsi.

Sur la question des concessions autoroutières, nous avons eu au Sénat des propositions de nouveaux modes d'adossment. Nous ne les avons pas prises en compte pour des raisons diverses et variées dans les différents groupes. Nous avons donc été étonnés de voir adopté l'amendement de M. Joël Giraud qui change le statut des autoroutes et permet un certain nombre d'adossments, de manière un peu détournée ; cela en même temps qu'un autre député se faisait « retoquer » un amendement qui proposait qu'on récupère les futures concessions autoroutières en procédant par emprunts. Tout cela est un peu brouillon et contradictoire.

C'est vraiment dommage pour les nombreuses propositions intéressantes et innovantes qui ont été faites dans ce texte.

M. Bruno Millienne, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.
Je trouve dommage que l'on aille vers une CMP non conclusive pour un problème de financement, qui est un problème très important, certes, et je comprends les raisons qui vous ont conduits à cette conclusion. Néanmoins, avec les deux courriers du Premier ministre et de la ministre chargée des transports que nous avons reçus, la volonté farouche des rapporteurs de l'Assemblée nationale et des autres députés pour faire aboutir cette question lors de la loi de finances, nous allons vers un désaccord sur un texte à venir, et pas sur le texte dont nous discutons.

Sur le projet de loi dont nous discutons, nous sommes d'accord, à peu de choses près. Reste la question du financement, dont nous savons très bien que nous trouverons sa solution lors du projet de loi de finances parce que pour nous, c'est une obligation, nous le devons aux Français. Nous pouvons être sûrs qu'en cas d'échec de cette CMP, beaucoup seront tentés de se renvoyer la responsabilité de l'échec, les uns en reprochant aux sénateurs de ne pas avoir fait confiance au Gouvernement, les autres en présentant l'article 2 *bis* comme « la » solution parce que la TICPE constituerait une véritable « cagnotte »... Ce genre d'accusations politiciennes entachera rétrospectivement tous les travaux des deux chambres, alors même que nous pouvons justement être fiers de ceux-ci – pour ma part, et je ne dis pas cela sur tous les textes que nous adoptons, je suis très fier de celui-ci et il me tient particulièrement à cœur.

Monsieur le rapporteur du Sénat, monsieur le vice-président, prenons en compte les dégâts en termes de communication que pourrait susciter une CMP non conclusive, pour un désaccord dont nous allons discuter à la rentrée. Nous avons en outre des assurances écrites à la fois du Premier ministre et de la ministre des transports, que l'on pourra rappeler pour justifier et obtenir les financements nécessaires.

Je me suis entretenu avec le président du Groupement des autorités responsables de transport (GART) la semaine dernière, à Alès. Je l'ai assuré de notre volonté farouche d'obtenir le financement nécessaire pour cette loi d'orientation des mobilités. Alors si vous ne faites pas confiance au Gouvernement, vous pouvez faire confiance à l'Assemblée nationale.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ, sénateur. Je n'ai pas de chance parce que c'est la deuxième commission mixte paritaire à laquelle je participe qui risque d'échouer, après celle sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires. À chaque fois, je suis là, donc la prochaine fois, je tâcherai de l'éviter... (*Rires*).

La seule chose que nous demandons, c'est une garantie sur le financement. Il y a la bonne parole, il y a certainement la bonne volonté, il y a des courriers – mais enfin des courriers, on en a vus beaucoup à ce niveau-là, et l'on peut faire confiance à nos collègues de l'Assemblée nationale pour obtenir les financements nécessaires lors de la loi de finances pour 2020.

La seule chose que nous disons, c'est que cette loi doit définir les financements. Nous avons fait une proposition et je rejoins ce que disait notre collègue Mme Valérie Lacroute sur le financement et l'article 2 *bis*. S'il y a un refus systématique de recourir à la TICPE, nous en prenons acte et nous ne sommes pas d'accord. Mais on peut l'amender selon vos souhaits, pour voir si un accord est possible, plutôt que d'échouer lors de cette CMP.

M. Guillaume Gontard, sénateur. Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit et sur l'important travail qui a été mené dans les deux chambres. J'ai plutôt apprécié le travail au Sénat et le fait que nous ayons pu enrichir ce texte sur des

sujets intéressants, même si je ne les partage pas tous. Je pense notamment à la question du vélo avec de vraies avancées, ou, au contraire, à l'article 20 qui avait été supprimé au Sénat ce qui me semblait plutôt être un bon choix.

J'entends dire que le problème réside dans la question de financement. Je pense qu'en effet, la question principale est celle du financement. Elle se pose de manière chronique : sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires, créée par un très beau texte mais qui reste une coquille vide sans financement ; ou encore sur l'Office français de la biodiversité. J'ai donc l'impression que les choses se répètent, mais il me semble qu'il y a une solution.

Il y avait une proposition du Sénat : le fléchage de la TICPE. Il me semble que c'est une vraie proposition de financement, qui me paraît sage. Il me semble même pédagogique de dire que la TICPE a vocation à être utilisée pour la transition écologique et la transition des mobilités. Je pense donc que nous avons l'occasion de montrer que l'on peut y travailler. En tout cas, ce n'est pas faute de proposition, parce que cette question de financement est revenue tout au long de ce texte. Nous apporter des pseudo-solutions à quelques heures de la CMP, ce n'était pas forcément souhaitable.

M. Jean-Marie Sermier, député. Pour avoir assisté, avec ma collègue Mme Valérie Lacroute, à la quasi-totalité des débats en commission et en séance publique à l'Assemblée nationale, je confirme qu'il y a eu des désaccords importants, par exemple sur la fin des véhicules fonctionnant aux énergies fossiles.

Pour autant, sur toute sa partie technique, le texte est satisfaisant et apporte de réelles avancées.

Tout au long de son examen, nous avons posé la question d'un financement par la TICPE à la ministre. Selon les documents qu'elle nous a donnés, les recettes de TICPE, qui étaient de 30 milliards d'euros en 2017, passent à 37 milliards d'euros en 2019. Nous le lui avons rappelé à maintes reprises et elle ne nous a jamais démentis.

En deux ans, nous avons donc 7 milliards d'euros de recettes supplémentaires. En accord avec la proposition du Sénat, nous souhaitons qu'une partie de ce montant soit fléchée vers les AOM. On ne peut répéter sans cesse que l'on doit réduire la fiscalité et ne pas utiliser une taxe qui se révèle dynamique pour éviter de créer des impôts supplémentaires.

Je fais absolument confiance à la ministre et au Premier ministre. Cependant, les choses peuvent se révéler compliquées – voyez l'épisode de l'écotaxe, où des engagements avaient été pris. Aujourd'hui, nous avons effectivement un courrier et un engagement que je crois de bonne foi, mais ce n'est pas cet engagement que nous attendions.

Il ne faut pas non plus dramatiser. Les Français sont soucieux de leurs mobilités du quotidien, mais ils sont également soucieux d'éviter de subir de nouveaux impôts.

Si nous n'aboutissons pas aujourd'hui et devons reprendre le travail en septembre pour réussir, nous le ferons, et sérieusement. Mieux vaut étudier deux fois un texte pour être sûr qu'il sera bon, plutôt que de gâcher une occasion à la dernière minute.

M. Benoît Huré, sénateur. Je me félicite du travail collectif qui a été accompli. Ce texte est attendu dans les territoires, or précisément nous achoppons sur les moyens à donner à ces territoires pour exercer de nouvelles responsabilités.

Je fais *a priori* confiance au Premier ministre. Ma crainte concerne le volume de TVA concerné : ne pourrait-on imaginer que l'affectation de cette part de TVA soit conditionnée à la mise en œuvre de la compétence mobilité ?

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Le courrier de la ministre des transports le dit très explicitement.

M. Benoît Huré, sénateur. Je suis donc moins inquiet. Il n'empêche que le recours à la TICPE avait l'avantage de la lisibilité et que cet impôt est dynamique.

Par ailleurs, je m'étais félicité que ce texte soit l'un des rares à ne pas surtransposer les directives européennes.

Bref, alors que nous sommes près d'aboutir, je redoute l'image que nous allons donner dans l'opinion publique.

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Chacun assumera !

M. Hervé Maurey, sénateur, vice-président. J'ai écouté les propos des différents orateurs avec beaucoup d'attention. Je remercie les rapporteurs de l'Assemblée nationale pour leurs propos à l'égard du travail du Sénat, ainsi que les députés pour la qualité de leur travail. Je remercie la présidente Mme Barbara Pompili, qui a œuvré pour dégager une solution de compromis. Je remercie également la ministre des transports, Mme Élisabeth Borne, qui s'est beaucoup impliquée afin de trouver une solution. Le caractère tardif de la solution proposée constitue pour moi le seul bémol à l'engagement de la ministre. Nos débats font ressortir que la majorité des sénateurs n'est pas satisfaite des courriers qui ont été transmis aux membres de la CMP.

Je retiens deux éléments, qui me semblent essentiels, du propos de M. Bruno Millienne. Il a tout d'abord rappelé l'attente de nos concitoyens de pouvoir se déplacer en tout lieu d'un point A à un point B. C'est pour cela que nous souhaitons que les EPCI puissent, sur tous les territoires, mettre en place des services de mobilité. Cela explique nos revendications sur les questions de

financement. Il a ensuite indiqué que nous avons l'obligation d'aboutir, ce sur quoi je le rejoins.

Je réitère ma proposition initiale, reprise par plusieurs sénateurs, de rétablir l'article 2 *bis* introduit par le Sénat, quitte à l'amender. Pourquoi se limiter à un dilemme consistant soit à accepter les courriers, avec l'incertitude et l'insatisfaction qu'ils engendrent, soit à faire échouer la CMP ? Pourquoi, madame la présidente, messieurs les rapporteurs, ne pas rétablir cet article, quitte à l'amender ? Il semble pourtant y avoir un large consensus autour de l'affectation d'une fraction de TICPE, en termes de péréquation, de dynamisme et de neutralité fiscale.

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. La proposition que vous faites me semble aller à l'encontre du caractère pointilleux des sénateurs quant à l'élaboration de la loi. Je tiens à souligner que votre demande consiste à inscrire, dans une loi ordinaire, une disposition qui relève du domaine des lois de finances. Vous nous demandez de préempter le contenu du prochain PLF, alors que nos débats montrent qu'il est nécessaire de continuer à discuter afin d'aboutir à une solution.

Sur le reste du projet de loi, nous sommes globalement tous d'accord, à quelques exceptions près mais pour lesquelles nos rapporteurs ont pu dégager des propositions de compromis. À ce stade, je constate que nous sommes d'accord sur le projet de loi d'orientation des mobilités, et que nous sommes en désaccord sur les financements. Le Gouvernement a pourtant pris des engagements écrits sur ces questions. Chacun pourra tirer la conclusion qu'une main tendue n'a pas été attrapée. Le débat relevant de la loi de finances aura lieu lors de l'examen du projet de loi de finances ; nous pourrons donc à nouveau aborder ces questions. Je vous invite plutôt à confirmer aujourd'hui tout ce que nous avons déjà engrangé, c'est-à-dire cet énorme projet de loi qui a fait l'objet de nombreux amendements.

À partir du moment où nous aurons constaté l'échec de la CMP, les compromis qui ont été trouvés pour cette CMP ne seront plus garantis et pourront être remis en cause, pour la simple raison que vous nous posez un ultimatum concernant un mode de financement précis. Il ne s'agit plus d'une discussion, mais d'une alternative consistant soit à adopter votre proposition, soit à échouer. Quelle que soit l'issue de cette discussion, le débat aura de toute façon lieu lors de l'examen du prochain PLF. Je vais donc avoir le grand regret d'annoncer l'échec de cette CMP sur des mesures qui ne relèvent pas du projet de loi en discussion. La majorité parlementaire de l'Assemblée nationale prendra ses responsabilités, et cette loi sera bien financée.

M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Il serait plus raisonnable de s'entendre sur ce que nous avons déjà écrit. Sur le sujet du financement, nous ne sommes pas d'accord, certes. Mais nous sommes à peu près d'accord sur tout le reste de ce texte, qui est un beau texte.

Comme l'a rappelé la présidente Mme Barbara Pompili, nous risquons d'aboutir en septembre sur un texte qui ne nous satisfera ni les uns ni les autres, alors que nous pourrions prendre le temps qui nous reste avant le projet de loi de finances pour travailler ensemble à un financement qui convienne aux deux assemblées.

Vraiment, je ne comprends pas le blocage du Sénat. Je trouve franchement dommage d'être obligé de se quitter sur une CMP non conclusive.

M. Didier Mandelli, rapporteur pour le Sénat. Je remercie les intervenants pour leurs mots sympathiques à l'égard des rapporteurs.

Si nous constatons un échec aujourd'hui, cet échec n'est pas lié à un blocage subit du Sénat sur la question du financement. Il y a six mois, lors de la conférence de presse que nous avons tenue au Sénat, mais aussi à plusieurs occasions devant la ministre, nous avons indiqué que cette question était cruciale, notamment pour les collectivités les moins dotées sur le plan économique, étant entendu que le versement mobilité et la CFE sont assis sur la masse salariale et sur les entreprises.

Après que le Sénat a adopté l'article 2 *bis*, prévoyant la mobilisation d'une part de TICPE et un versement mobilité à taux réduit pour les transports non réguliers, la ministre nous a proposé une autre voie. J'ai alors validé cette hypothèse d'étude sur un recours à la CFE. La ministre s'est engagée à y travailler et à proposer une solution à partir de cet impôt.

Jusqu'à la fin de la semaine dernière, nous étions dans la perspective d'un recours à la CFE, à quoi s'ajouterait éventuellement un mécanisme de compensation pour les territoires les moins bien dotés. Depuis le début, mon objectif a été d'arriver à une CMP conclusive. Chacun peut en témoigner, à l'Assemblée comme au Sénat.

M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Bien sûr !

M. Didier Mandelli, rapporteur pour le Sénat. Grande a été notre surprise, lundi soir, de recevoir ce courrier du Premier ministre sans autre forme d'annonce. Apparemment, c'est une démarche inédite avant une CMP.

Ce courrier nous annonce une nouvelle forme de financement qui résultera d'une discussion sur l'évolution des finances locales dans le cadre du prochain PLF. Si ce n'est pas une préemption des discussions à venir au Parlement, je me demande ce que cela peut être !

Sur le fond, nous ne sommes pas opposés à ce type d'affectation et de financement, mais il faut être sérieux et rigoureux. Voilà plus de sept mois que j'ai été nommé rapporteur sur ce texte. On ne décide pas comme cela, en quarante-huit heures, d'affecter un financement sans en connaître l'impact réel !

Cette CMP arrive sans doute un peu tôt. Nous aurions dû avoir une semaine supplémentaire. En l'occurrence, nous avons dû faire des arbitrages en à peine vingt-quatre heures, depuis lundi soir jusqu'à hier à dix-sept heures. Ce n'est pas très sérieux. Vous n'y êtes pour rien, mes chers collègues : nous subissons tous cette situation. J'aurais moi aussi préféré une CMP conclusive.

Cela dit, si le texte, comme vous l'affirmez, est parfait aujourd'hui et que vous le modifiez entièrement en nouvelle lecture, il risque de devenir moins parfait. Ce sera au détriment de nos concitoyens...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Entre choisir et subir, que décidons-nous ?

Je suis pour ma part pragmatique et je ne crois manquer ni de sérieux ni de rigueur. Si nous échouons aujourd'hui, nous aurons à réexaminer ce texte au mois de septembre. Comme ce sera avant la discussion budgétaire, il n'y aura rien de nouveau par rapport à l'orientation dont nous disposons aujourd'hui.

Nous sortirions grandis de cette situation si nous décidions de ne pas subir, c'est-à-dire de trouver les conditions d'adoption de ce texte. De toute façon, la question du financement sera débattue dans le cadre du PLF, c'est-à-dire après la potentielle nouvelle lecture du projet de loi.

Cette nouvelle lecture se déroulera à l'Assemblée nationale et portera sur le texte qu'elle vient d'adopter, ce qui nous promet des moments palpitants ! (*Sourires.*) En termes d'efficacité politique et d'efficacité du travail parlementaire, cela revient à subir.

Je crains qu'une issue négative ne nous rende pas très fiers, alors que nous avons réalisé jusqu'à présent un travail remarquable. Nous avons tous fait des pas les uns vers les autres, justement pour ne pas subir mais au contraire pour choisir pour nos concitoyens.

Car ce sont eux qui sont concernés au premier chef. De très nombreuses personnes nous attendent sur ce texte. « Enfin ! » est un mot que l'on a énormément entendu à propos de ce texte à la tribune, quel que soit le groupe politique de l'orateur. Or, sur une problématique certes importante mais qui sera discutée dans le cadre du PLF, la lettre du Premier ministre et celle de la ministre représentent une avancée. J'ai plutôt tendance à leur faire confiance.

Hier, j'ai participé à l'échange entre le président M. Hervé Maurey, la présidente Mme Barbara Pompili, le Premier ministre et la ministre des transports, où les choses m'ont paru être relativement claires. Pour moi, nous disposons d'un élément de plus démontrant qu'il vaut mieux choisir que subir.

Devons-nous nous arc-bouter sur nos positions au point de faire échouer cette CMP ? Je trouve que ce serait dommage. J'aimerais que toutes les avancées qui ont résulté de notre travail commun puissent devenir ce soir la loi, tandis que

le volet relatif au financement – sur lequel il faut cesser de se faire des procès en amateurisme : tout le monde ici sait que les mobilités doivent être financées – sera porté clairement en loi de finances.

Le Premier ministre et la ministre des transports ont donné des orientations. Faisons-leur confiance et battons-nous ensemble pour faire aboutir le sujet du financement des mesures prévues par ce texte. Je le répète, une nouvelle lecture en septembre ne sera pas un travail très intéressant.

Mme Bérangère Abba, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Nous partageons tous l'envie de réussir collectivement. Je me pose une question d'ordre technique : initialement, il n'était pas question d'inscrire les modalités de financement dans la loi. Dès lors, est-ce qu'il faut comprendre les courriers du Premier ministre et de la ministre des transports comme des propositions ou comme des décisions ? Si ce ne sont que des orientations, ne serait-il pas possible d'amender le texte pour indiquer l'existence d'un besoin de financement et laisser la réflexion ouverte quant aux modalités, en vue du projet de loi de finances, ce qui permettrait d'acter tout le reste de la loi ?

M. Benoît Huré, sénateur. C'est une question intéressante. Nous pourrions parvenir à un accord si nous laissons ouverte la question du financement. Nous connaissons les discussions sur les projets de loi de finances... Nous devons être pragmatiques et savoir faire des compromis.

M. Jean-Marie Sermier, député. Parmi les titulaires de la CMP, il y a une majorité de huit membres pour voter l'article 2 *bis* dans la rédaction du Sénat. Nous pouvons donc le voter en l'état.

M. Bruno Millienne, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. En dynamique, comme en volume, la TVA est plus puissante que le dispositif proposé par le Sénat à l'article 2 *bis* ! Nous devons travailler ensemble sur le financement jusqu'au projet de loi de finances. En attendant, il nous faut parvenir à conclure aujourd'hui sur le projet de loi d'orientation des mobilités.

M. Frédéric Marchand, sénateur. Je ne crois pas que le Premier ministre et la ministre des transports puissent être taxés d'amateurisme. Les responsabilités ont été prises au plus haut niveau de l'État, par des engagements écrits. En tout état de cause, la loi d'orientation sur les mobilités sera définitivement adoptée avant le projet de loi de finances. Or, nous avons travaillé en confiance jusqu'à présent entre les deux assemblées. Je pense que nous pourrions continuer pour trouver la meilleure solution financière.

M. Claude Bérit-Débat, sénateur. On anticipe une difficulté dans le PLF sur le remplacement de la taxe d'habitation, qui avait l'avantage d'avoir un taux déterminé par les collectivités et d'être dynamique. Cela mérite au moins un débat ! À défaut, les élus locaux nous le reprocheront.

La TVA n'est pas une solution satisfaisante car elle concernerait tous les EPCI et pas uniquement ceux qui se sont saisis de la compétence « mobilité ». Il faut donc un mécanisme incitatif, ce qui était le cas de l'article 2 *bis*. Nous devons travailler sur cette piste en vue de l'examen définitif de la loi.

M. Bruno Millienne, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.

Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de trouver un financement. La question est : lequel ? Nous aurons tout le loisir d'en discuter après avoir voté ce projet de loi. Nous avons travaillé en harmonie avec le Sénat jusqu'à présent, je ne vois pas pourquoi nous ne continuerions pas.

M. Dominique Potier, député. Le rôle du Parlement est de contrôler le Gouvernement. Vous ne pouvez donc pas nous demander de lui faire confiance. Le débat sur le financement ne relève pas de notre commission mixte paritaire. Je suggère donc que nous examinions si la solution alternative proposée par Mme Béragère Abba est envisageable.

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Il me semble que nous avançons ! Il est donc proposé de chercher ensemble une rédaction alternative à l'article 2 *bis*, garantissant les possibilités de financement pour les AOM les plus fragiles sans pour autant en préciser les modalités à ce stade. Je vous propose de suspendre notre réunion.

La réunion est suspendue à dix-huit heures quinze et reprend à dix-huit heures trente-cinq.

Mme Barbara Pompili, députée, présidente. Notre suspension n'a malheureusement pas permis de trouver un compromis. Je constate donc l'échec de la commission mixte paritaire.

La commission mixte paritaire constate qu'elle ne peut parvenir à l'adoption d'un texte commun sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par le Sénat en première lecture

PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

TITRE I^{ER} A

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

(Division et intitulé nouveaux)

Article 1^{er} A (nouveau)

~~Le rapport déterminant~~ la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, ~~annexé à la présente loi, est approuvé.~~

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité ~~et la mobilité des zones rurales enclavées~~, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux ~~services publics, aux~~ métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi ~~que, au sein des agglomérations, des~~ quartiers prioritaires de la politique de la ville, ~~en tenant compte des spécificités ultramarines~~ tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2° Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, ~~renforcer les offres de déplacements du quotidien~~, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ~~et les pôles urbains, et entre les pôles urbains~~ ;

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à ~~faibles émissions~~ ou les modes actifs ~~comme le vélo ou la marche à pied~~, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

TITRE I^{ER} A

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

Article 1^{er} A

I. – Le présent article fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. 1

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs : 2

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ; 3

2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ; 4

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ; 5

Texte adopté par le Sénat en première lecture

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires; ~~en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier,~~ et des ports, et accélérer le report modal, ~~sur l'ensemble du territoire national, notamment en engageant une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial.~~

À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;

d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;

e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux; ~~ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués.~~

La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises ⁶ pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place : ⁷

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; ⁸

b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ; ⁹

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ; ¹⁰

d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ; ¹¹

e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux ; ¹²

f) (nouveau) Le déploiement des infrastructures d'avitaillement pour les véhicules à faibles et très faibles émissions au sens, respectivement, de l'article L. 224-7 du code de l'environnement et de l'article L. 318-1 du code de la route. ¹³

La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales. ¹⁴

II (nouveau). – Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la stratégie et de la programmation financière énoncées au I. ¹⁵

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 1^{er} B (nouveau)

Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, évolueront comme suit sur la période 2019-2023 :

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros environ sur la période 2023-2027.

Article 1^{er} C (nouveau)

I. – La section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi rédigée :

« Section 1

« Le Conseil d'orientation des infrastructures

« Art. L. 1212-1. – I. – Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs.

« II. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. »

II. – Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport ~~suivi d'un débat~~, sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi. ~~Il~~ inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement ~~des~~ infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

III. – La programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi fait l'objet d'une première ~~révision~~ au plus tard le 30 juin 2022, puis tous les cinq ans.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 1^{er} B

Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, évolueront comme suit sur la période 2019-2023 :

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Article 1^{er} C

I. – La section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi rédigée :

« Section 1

« Le Conseil d'orientation des infrastructures

« Art. L. 1212-1. – I. – Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs.

« II. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. »

II. – Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi. Ce rapport inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement dans les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

III. – La programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi fait l'objet d'une première actualisation au plus tard le 30 juin 2023, puis tous les cinq ans.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 1^{er} DA (nouveau)

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de 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 taxe. 1

Ces établissements peuvent également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures ou de mettre en place les services complémentaires ou connexes à ces infrastructures. 2

L'État peut être représenté au sein des organes dirigeants de ces établissements. 3

Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet. 4

II. – Ne peuvent donner lieu à la création d'un établissement public dans les conditions prévues au I du présent article que les projets d'infrastructures ayant fait l'objet : 5

1° D'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, d'une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ou d'une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique et d'une contre-expertise à l'évaluation socio-économique en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ; 6

2° D'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets. 7

L'évaluation socio-économique préalable et la contre-expertise doivent montrer une rentabilité socio-économique positive. 8

III. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au I du présent article. 9

Article 1^{er} D (nouveau)

(Conforme)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 1^{er} E (nouveau)

Avant la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre II de la première partie du code des transports, il est inséré un article L. 1221-1 A ainsi rédigé :

« *Art. L. 1221-1 A.* — La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes visent à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

TITRE I^{ER}

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

Article 1^{er}

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de l'intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 1^{er} EA (nouveau)

Après le premier alinéa de l'article L. 1511-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de défaillance du maître d'ouvrage à réaliser un bilan des résultats économiques et sociaux dans le délai fixé à l'article L. 1511-6, sur décision du ministre chargé des transports, ce bilan est réalisé par un tiers, à la charge du maître d'ouvrage. »

Article 1^{er} E

(Supprimé)

Article 1^{er} F (nouveau)

Dans le cadre des travaux lancés à l'échelle de l'Union européenne sur une éventuelle taxation du transport aérien, le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 1^{er} octobre 2019, un rapport d'information portant sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays de l'Union européenne.

TITRE I^{ER}

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

Article 1^{er}

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de l'intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au

Texte adopté par le Sénat en première lecture

transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;

2° Le début de la première phrase de l'article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit... (*le reste sans changement*). » ;

3° L'article L. 1111-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1111-3. – I. –* Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de la protection de la biodiversité.

« La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population.

« ~~II (nouveau). – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou soit de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes.~~ » ;

4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;

4° *bis* (nouveau) L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;

2° Le début de la première phrase de l'article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit... (*le reste sans changement*). » ;

3° L'article L. 1111-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1111-3. – I. –* Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires ultramarins et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité.

« La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population.

« II. – (*Supprimé*) » ;

4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;

4° *bis* L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

3

4

5

6

7

8

9

10

11

Texte adopté par le Sénat en première lecture

6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes ~~dans le cas prévu au premier alinéa du II du présent article~~, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes ~~et les pôles d'équilibre territorial et rural~~ mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 ~~et L. 5741-1~~ du code général des collectivités territoriales, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.

« II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° du d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement. ~~Les communes qui finançaient ces services par le versement destiné au financement de la mobilité peuvent continuer à prélever ce versement.~~

« Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, ~~de transférer~~ cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée ~~défavorable~~.

« III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire ~~de laquelle~~ la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article, les autres communes au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2021, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés à l'article L. 5741-1 du même code, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.

« II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° du d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité. Lorsqu'une de ces communes a transféré sa compétence d'organisation de la mobilité à un syndicat mixte, ce syndicat demeure compétent sur le périmètre de cette commune.

« Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, le transfert de cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée favorable.

« III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire desquelles la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence

12

13

14

15

16

Texte adopté par le Sénat en première lecture

d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat. La délibération de l'organe délibérant de la communauté de communes ou du conseil municipal demandant à la région le transfert de cette compétence intervient dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté mentionné au II de l'article L. 5211-41-3 du même code, de l'adhésion d'une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 dudit code à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à compter de la délibération visant à créer ou à adhérer à un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code.

« Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.

~~« La communauté de communes ou la commune mentionnée au V du même article L. 5210-1-1 sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.~~

« Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ~~ou~~ scolaires intervient à la demande de la communauté de communes ou de la commune mentionnée ~~au même V de l'article L. 5210-1-1~~ et dans un délai convenu avec la région.

« Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.

« Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.

« IV. – ~~La prise~~ de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat. La délibération de l'organe délibérant de la communauté de communes ou du conseil municipal demandant à la région le transfert de cette compétence intervient dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté mentionné au II de l'article L. 5211-41-3 du même code, de l'adhésion d'une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 dudit code à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à compter de la délibération visant à créer ou à adhérer à un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code.

« Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code. 17

« Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande et scolaires désormais intégralement effectués sur le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au même V intervient à la demande de cette communauté de communes ou de cette commune et dans un délai convenu avec la région. 18

« Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an. 19

« Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales. 20

« IV. – L'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune 21

Texte adopté par le Sénat en première lecture

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné ou la commune concernée.

« À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

« À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;

7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-1-1.* – I. – Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour ~~organiser~~ :

« 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;

« 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;

« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à ~~leur~~ développement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à ~~leur~~ développement.

« II. – ~~Elle peut~~ également :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné ou la commune concernée.

« À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues au V de l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. 22

« À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ; 23

7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé : 24

« *Art. L. 1231-1-1.* – I. – Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour : 25

« 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ; 26

« 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ; 27

« 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ; 28

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ; 29

« 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages. 30

« II. – Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également : 31

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. — ~~Elle assure~~ la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité, et ~~associe~~ à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

« IV (nouveau). — ~~Elle contribue~~ aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;

8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :

« Art. L. 1231-3. — I. — La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

« À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour ~~organiser~~ :

« 1° Des services ~~réguliers~~ de transport public de personnes ;

« 2° Des services ~~à la demande~~ de transport public de personnes ;

« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou ~~contribuer à leur~~ développement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou ~~contribuer à leur~~ développement.

« II. — ~~Elle assure~~ la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. ~~Cette planification~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. — Les autorités mentionnées au premier alinéa du I assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

« IV. — Les autorités mentionnées au premier alinéa du I contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain. » ;

8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :

« Art. L. 1231-3. — I. — La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

« À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour :

« 1° Organiser des services de transport public de personnes réguliers ;

« 2° Organiser des services de transport public de personnes à la demande ;

« 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;

« 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.

« II. — La région assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.~~

« III (*nouveau*). – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.

« Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. » ;

9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;

10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;

11° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 1231-14, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;

12° À la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« III. – La région contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore. 46

« Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. 47

« Dans le cas où un groupement européen de coopération territoriale a été créé dans le ressort territorial de la région, la région peut déléguer, par convention, à ce groupement tout ou partie d'un service ou plusieurs services mentionnés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code. » ; 48

9° L'article L. 1231-8 est ainsi modifié : 49

a) (*nouveau*) Au premier alinéa, après le mot : « celles-ci », sont insérés les mots : « , à l'exception des communautés de communes et à l'exception de la région lorsqu'elle exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité en application du II de l'article L. 1231-1, » ; 50

b) Le dernier alinéa est supprimé ; 51

10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ; 52

11° L'article L. 1231-14 est ainsi modifié : 53

a) (*nouveau*) À la première phrase des premier et second alinéas et à la fin de la troisième phrase du second alinéa, le mot : « autopartage » est remplacé par le mot : « auto-partage » ; 54

b) À la première phrase du second alinéa, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ; 55

12° Aux deuxième et troisième phrases de l'article 56

Texte adopté par le Sénat en première lecture

la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;

13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-1. – I. – Dans la région Île-de-France, l'établissement public dénommé Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :

« 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;

« 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;

« 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à ~~leur~~ développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. ~~Lorsque de tels services existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Ces dispositions particulières ne sont pas applicables aux services publics de location de bicyclettes de longue durée sans impact sur la voirie ;~~

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à ~~leur~~ développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;

13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-1. – I. – Dans la région d'Île-de-France, l'établissement public dénommé "Île-de-France Mobilités" est l'autorité compétente pour :

« 1° Organiser des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;

« 2° Organiser des services de transport public de personnes à la demande ;

« 3° Organiser des services de transport scolaire définis à la sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ; en particulier, il peut organiser un service public de location de vélos dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Par dérogation, cette double condition n'est pas applicable à la création, par Île-de-France Mobilités, d'un service public de location de vélos de longue durée sans impact sur la voirie. Lorsque des services relatifs aux mobilités actives sont organisés par des personnes publiques autres qu'Île-de-France Mobilités, celui-ci est consulté avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement ;

« 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des

57

58

59

60

61

62

63

Texte adopté par le Sénat en première lecture

à effet de serre qu'il détermine. Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région Île-de-France.

« II. – Île-de-France Mobilités peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :

« 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;

« 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;

« 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« IV (nouveau). – ~~H~~ contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;

14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :

a) ~~Au~~ premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

émissions de gaz à effet de serre qu'il détermine. Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région d'Île-de-France.

« II. – Île-de-France Mobilités peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :

« 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;

« 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;

« 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« IV. – Île-de-France Mobilités contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution sonore, contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. » ;

14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– au début, les mots : « Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, » sont supprimés ;

– la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 6° du I de l'article L. 1241-1 » ;

a bis) (nouveau) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Toute demande de délégation est soumise au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. » ;

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

	—	
		79
	<i>a ter</i> (nouveau) Le début du deuxième alinéa est ainsi rédigé : « En cas d'accord, une... (le reste sans changement). » ;	
b) (nouveau) Au dernier alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;	b) Au dernier alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;	80
	<i>14° bis</i> (nouveau) L'article L. 1241-4 est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :	81
	« Île-de-France Mobilités assure les missions de maintenance et de renouvellement des équipements :	82
	« 1° Des gares ;	83
	« 2° Des sites de maintenance et de remisage ;	84
	« 3° Des postes de commande centralisés des réseaux de transport mentionnés aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ne relevant pas du périmètre de gestion technique de la Régie autonome des transports parisiens tel que défini à l'article L. 2142-3 du présent code. » ;	85
15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :	15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :	86
a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :	a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :	87
« L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;	« L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;	88
b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;	b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;	89
c) (nouveau) (supprimé non transmis par le Sénat)	c) (Supprimé)	90
<i>15° bis</i> (nouveau) Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-1 ainsi rédigé :	<i>15° bis</i> Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-1 ainsi rédigé :	91
« Art. L. 1221-4-1. – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du présent code.	« Art. L. 1221-4-1. – I. – Pour les services de transport public essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du présent code peuvent décider de recourir à une procédure de publicité avec mise en concurrence ou à une procédure de publicité sans mise en concurrence. Dans le premier cas, la convention à durée limitée conclue entre l'autorité organisatrice et l'exploitant du service prévoit des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles	92

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont ~~contenues~~ dans une convention ~~conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie~~. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – ~~Les dispositions du I~~ du présent article ne s'~~appliquent~~ pas aux services bénéficiant d'une ~~convention~~ à la date d'~~entrée en vigueur~~ de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite ~~convention~~. » ;

15° ~~ter (nouveau)~~ Après l'article L. 1512-1, il est ~~inséré un article L. 1512-1-1 ainsi rédigé :~~

« ~~Art. L. 1512-1-1. — Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires.~~ » ;

15° ~~quater (nouveau)~~ À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers » ;

16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 2121-3-1. — Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement. Dans le second cas, l'autorité organisatrice soumet l'exploitation de ces services à des prescriptions générales d'exécution préalablement définies.

« Ces prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement. 93

« Ces prescriptions sont reprises dans une convention à durée limitée. Il ne peut être accordé de droits exclusifs et le nombre d'opérateurs ne peut être contingenté. 94

« Dans les deux cas prévus au présent I, les gestionnaires de voirie concernés doivent, préalablement à la signature de la convention, rendre un avis conforme sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques. 95

« II. – Le I du présent article ne s'applique pas aux services bénéficiant d'une autorisation à la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite autorisation. » ; 96

15° ~~ter (Supprimé)~~ 97

15° quater À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers » ; 98

15° quinquies (nouveau) À la dernière phrase du dernier alinéa de l'article L. 2100-1, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ; 99

15° sexies (nouveau) Au 3° de l'article L. 2111-24, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ; 100

16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé : 101

« Art. L. 2121-3-1. — Les métropoles, la métropole de Lyon et les communautés urbaines, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, ou les syndicats mixtes auxquels elles ont transféré leur compétence d'organisation de la mobilité peuvent contribuer 102

Texte adopté par le Sénat en première lecture

de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. À cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;

17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.

« Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande ~~ou~~ scolaires, intervient à sa demande et dans un délai convenu avec la région. » ;

18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :

a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984 », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ;

b) *(nouveau)* Après le même quatrième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves.

« L'autorité organisatrice ~~des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services~~ à d'autres

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. À cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;

16° bis (nouveau) À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 2141-19, la seconde occurrence des mots : « au transport » est remplacée par les mots : « à la mobilité » ; 103

17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés : 104

« Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification. 105

« Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande et scolaires, intervient à sa demande et dans un délai convenu avec la région. » ; 106

18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié : 107

a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984 », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ; 108

b) Après le même quatrième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés : 109

« L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. 110

« L'autorité organisatrice peut ouvrir les services de transports scolaires à d'autres usagers sous réserve que cette 111

Texte adopté par le Sénat en première lecture

usagers. » ;

19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention... ~~(le reste sans changement)~~. » ;

19° bis (nouveau) La sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie est complétée par un article L. 3111-10-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-10-1. L'autorité ~~compétente~~ en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

ouverture n'impacte pas la qualité du service pour les élèves. Ces services demeurent soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. » ;

19° L'article L. 3111-8 est ainsi modifié : 112

a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention est passée entre l'autorité organisatrice de la mobilité et la région. » ; 113

b) (nouveau) À la seconde phrase du second alinéa, les mots : « pour l'organisation des transports urbains » sont supprimés ; 114

19° bis L'article L. 3111-14 est ainsi modifié : 115

a) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 116

« L'autorité organisatrice peut ouvrir les services de transports scolaires à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'impacte pas la qualité du service pour les élèves. Ces services demeurent soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. » ; 117

b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé : 118

« Île-de-France Mobilités apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Dès lors qu'un service public régulier de transport 119

Texte adopté par le Sénat en première lecture

20° (*nouveau*) L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-15. – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

« Les départements de la région Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. »

II. – (*Supprimé*)

III. – Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

roturier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. » :

20° L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé : 120

« Art. L. 3111-15. – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales. 121

« Les départements de la région d'Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. » 122

I bis (nouveau). – Le dernier alinéa de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales est supprimé. 123

I ter (nouveau). – Après le mot : « et », la fin du 1° de l'article L. 3261-3 du code du travail est ainsi rédigée : « du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité : ». 124

II. – La seconde phrase du deuxième alinéa du V de l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République est complétée par les mots : « , y compris le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports lorsque cette compétence est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi ». 125

III et IV. – (*Non modifiés*) 126

Texte adopté par le Sénat en première lecture

1^{er} juillet 2021.

IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.

V (*nouveau*). – Les ~~schémas~~ régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

Article 1^{er} bis (*nouveau*)

I. – L'article L. 1241-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Île-de-France Mobilités est assimilé à un

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

V. – (*Supprimé*)

127

Article 1^{er} bis AA (*nouveau*)

Après le 1^o du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un 1^o bis ainsi rédigé : 1

« 1^o bis La création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant différents modes de transport terrestre ; ». 2

Article 1^{er} bis A (*nouveau*)

L'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé : 1

« Dans les îles mono-communales, l'interdiction mentionnée au premier alinéa peut couvrir l'ensemble du territoire de la commune. » 2

Article 1^{er} bis B (*nouveau*)

L'article L. 1111-1 du code des transports est ainsi modifié : 1

1^o À la première phrase, après le mot : « moyens », sont insérés les mots : « , y compris ceux faisant appel à la mobilité active. » ; 2

2^o À la seconde phrase, après le mot : « objectifs », sont insérés les mots : « de lutte contre la sédentarité et ». 3

Article 1^{er} bis

I. – (*Non modifié*)

1

Texte adopté par le Sénat en première lecture

groupement de collectivités territoriales au sens et pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. »

II (*nouveau*). – À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

Article 2

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

2° Le I de l'article L. 2333-64 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

b) (*nouveau*) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

~~« Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés du montant du versement mobilité pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. » ;~~

3° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-66. – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;

4° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;

b) Au même premier alinéa, après le mot : « public »,

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II. – À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

Article 2

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

2° Le I de l'article L. 2333-64 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

a bis) (*nouveau*) Au dernier alinéa, dans sa rédaction résultant de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

b) (*Supprimé*)

3° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-66. – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;

4° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;

b) Au même premier alinéa, après le mot : « public »,

Texte adopté par le Sénat en première lecture

sont insérés les mots : « qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, » ;

b bis) (nouveau) Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ;

c) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;

d) (Supprimé)

~~*d bis) (nouveau)* Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires définis au même article L. 2333-65. Les dispositions du treizième alinéa du présent I ne sont alors pas applicables. » ;~~

e) Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

f) À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des mobilités » ;

g) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;

5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;

b) À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;

6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « de transport » sont

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

sont insérés les mots : « qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports » ;

b bis) Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ; **12**

c) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ; **13**

d et d bis) (Supprimés) **14**

e) Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ; **15**

f) À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des mobilités » ; **16**

g) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ; **17**

5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié : **18**

a) À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ; **19**

b) À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ; **20**

6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ; **21**

7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « de transport » sont remplacés **22**

Texte adopté par le Sénat en première lecture

remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

7° *bis (nouveau)* L'intitulé de la section 1 du chapitre unique du titre III du livre V de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ;

10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 du même code » ;

10° *bis (nouveau)* Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :

a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes ~~êtes~~ multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat ~~associe~~ au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;

a bis) *(nouveau)* La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ;

b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

7° *bis* L'intitulé de la section 1 du chapitre unique du titre III du livre V de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ; 23

8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ; 24

9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ; 25

10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens du même article L. 1241-1 » ; 26

10° *bis A (nouveau)* À la fin du dernier alinéa dudit article L. 2531-5, les mots : « de la bicyclette » sont remplacés par les mots : « du vélo » ; 27

10° *bis* Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ; 28

10° *ter (nouveau)* Au 8° de l'article L. 5214-23, au 15° de l'article L. 5215-32 et au 8° de l'article L. 5216-8, les mots : « aux transports en commun » sont remplacés par les mots : « au financement des services de mobilité » ; 29

11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié : 30

a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ; 31

a bis) La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ; 32

b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot : 33

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« échéant », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;

12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa et à la première phrase des deuxième et troisième alinéas, les mots : « financement des transports » sont remplacés par les mots : « financement des services de mobilité » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« échéant », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, en se fondant sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;

12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

aa) (nouveau) Au premier alinéa, après le mot : « département », sont insérés les mots : « de régions, » ;

a) Au même premier alinéa et à la première phrase des deuxième et dernier alinéas, les mots : « financement des transports » sont remplacés par les mots : « financement des services de mobilité » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, en se fondant sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »

I bis (nouveau). – Au g du 2° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité ».

I ter (nouveau). – Le livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1221-13, les mots : « réguliers de transports public de personnes » sont remplacés par les mots : « de mobilité » ;

2° Au second alinéa de l'article L. 1231-12, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots :

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

Texte adopté par le Sénat en première lecture

II. — La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du a du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

III (*nouveau*). — La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'exonération des employeurs ayant conclu un accord de télétravail du montant du versement transport pour les employés à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV (*nouveau*). — La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 2 bis (*nouveau*)

I. — Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.

Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa du présent I lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement. Le rapport entre le rendement du versement et le nombre d'habitants de la communauté de communes est pondéré par la densité de population.

La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.

II. — Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« services de mobilité ».

II. — (*Non modifié*)

45

III et IV. — (*Supprimés*)

46

Article 2 bis

(*Supprimé*)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~III. — Les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes.~~

~~IV. — La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.~~

Article 3

I. — Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :

1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les communautés de communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais et du Pays de l'Ozon, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de cet établissement peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

1° *bis (nouveau)* La définition de la gouvernance de cet établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant ;

2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;

3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

II. — Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 3

I. — *(Non modifié)*

1

II. — Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :

2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé ~~en vertu~~ du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public ~~prévue en vertu~~ du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date ~~d'entrée en vigueur~~ de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.

III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité au service de l'intermodalité

Section 1

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité

« Section 1

« Dispositions générales

« Art. L. 1215-1. – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II de l'article L. 1111-9 du même code, la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé par l'ordonnance prise sur le fondement du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public par l'ordonnance prise sur le fondement du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date de publication de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.

III. – (*Non modifié*)

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

Article 4

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité

« Section 1

« Dispositions générales

« Art. L. 1215-1. – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II de l'article L. 1111-9 du même code, la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les

Texte adopté par le Sénat en première lecture

modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

« 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil ~~du~~ public ;

« 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de ~~rabattement et de diffusion associé~~ à ces pôles ou aires ;

« 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;

« 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

« 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

« Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

« 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ; 8

« 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ; 9

« 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ; 10

« 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ; 11

« 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité. 12

« Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région. Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Sauf accord formel de son assemblée délibérante, le territoire d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité. 13

« Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du présent article, lorsque l'importance des mobilités interrégionales le justifie, deux ou plusieurs régions peuvent, dans le cadre de l'article L. 5611-1 du code général des collectivités territoriales, exercer ces actions à l'échelle d'un bassin de mobilité interrégional qu'elles définissent et délimitent, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la ou les régions interviennent en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Ce bassin 14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Art. L. 1215-2 (nouveau). – Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file ~~mentionné~~ à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité ~~mentionné au~~ dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, ~~et~~ les départements concernés. ~~Ce contrat peut associer~~ les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire.

« Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés ~~aux 1^o à 3^o~~ de l'article L. 1215-1.

« Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. ~~Sa mise en œuvre fait l'objet d'un bilan annuel, présenté aux comités des partenaires mentionnés à l'article L. 1231-5.~~

« Il fait l'objet d'une évaluation ~~tous les trois ans et, le cas échéant, est révisé.~~ » ;

2° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II ~~de la même première partie, telle qu'elle résulte de l'article 1^{er} de la présente loi~~ est complétée par un article L. 1231-5 ainsi ~~rédigé~~ :

« Art. L. 1231-5. – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. ~~Il~~ associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. ~~Elles le~~ consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ~~ou~~ de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place, ~~et au moins une fois par an.~~

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 ~~le~~ consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

interrégional est présenté dans le projet de cartographie des bassins de mobilité qui leur est soumis pour avis avant son adoption par les conseils régionaux concernés.

« Art. L. 1215-2. – Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file prévu à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité au sens du dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Peuvent être partie au contrat les autres établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire, dont, le cas échéant, une région limitrophe du bassin de mobilité concerné.

« Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés à l'article L. 1215-1, ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

« Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires. Il fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires mentionné à l'article L. 1231-5. Chaque autorité organisatrice mentionnée aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

« Dans le cas d'un bassin de mobilité situé sur le territoire de plusieurs régions, ces dernières élaborent et révisent un contrat opérationnel de mobilité dans les mêmes conditions. » ;

2° La section 1 du chapitre unique du titre III du même livre II est complétée par un article L. 1231-5 ainsi rétabli :

« Art. L. 1231-5. – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des

15

16

17

18

19

20

21

Texte adopté par le Sénat en première lecture

mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1.

~~« En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.~~

« Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité ~~mentionné~~ à l'article L. 1215-1. » ;

3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :

a) Les mots : « organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le département peut en être membre. » ;

4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :

a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;

b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;

5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par ~~un alinéa~~ ainsi rédigé :

« Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; »

~~6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 5° du présent I, s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la date de publication de la présente loi ;~~

7° *(nouveau)* L'article L. 2121-9-1 est abrogé.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1.

« Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité au sens du dernier alinéa de l'article L. 1215-1. » ;

3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié : 23

a) Les mots : « organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ; 24

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé : 25

« Le département peut en être membre. » ; 26

4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié : 27

a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ; 28

b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ; 29

5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par une phrase ainsi rédigée : « Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant notamment des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; » 30

6° et 7° *(Supprimés)* 31

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

~~I bis (nouveau). — Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.~~

II. — Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :

« 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; »

1° bis (nouveau) Le titre II du livre IV de la première partie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VII « Aménagement des gares

~~« Art. L. 1427-1. — Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public la conclusion d'une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ils disposent d'un délai de trois mois pour y répondre.~~

« Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information complémentaire au représentant de l'État dans le département ou à l'autorité exécutive de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de l'organisme chargé d'une mission de service public, relative à l'état et à l'utilisation envisagée des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour la communiquer. » ;

I bis A (nouveau). — Le 2° du III de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 5° du I du présent article, s'applique à compter du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la publication de la présente loi. 32

~~I bis. — (Supprimé)~~ 33

II. — Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :

« 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; » 36

1° bis Le titre II du livre IV de la première partie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VII « Aménagement des gares

 38 39

« Art. L. 1427-1. — Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information à l'affectataire de ces locaux relative à leur état et à leur utilisation envisagée. Celui-ci dispose d'un délai d'un mois pour la communiquer. Cette transmission est réalisée sous couvert du représentant de l'État dans le département. 40

« Le cas échéant, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'affectataire une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants. L'affectataire dispose d'un délai de trois mois pour donner sa réponse, dont il informe également le représentant de l'État dans le département. 41

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie, », sont insérés les mots : « de la mobilité, ».

III (*nouveau*). – À la première phrase de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

Section 2

Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises

Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

2° L'intitulé du chapitre IV ~~du titre I^{er} du livre II de la première partie~~ est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ;

3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les ~~territoires~~ limitrophes. » ;

4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;

« La convention est signée par le représentant de l'État dans le département, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre celle-ci et l'affectataire. » ; 42

2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie, », sont insérés les mots : « de la mobilité, ». 43

III. – (*Non modifié*) 44

Section 2

Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises

Article 5

I. – Le titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ; 2

2° L'intitulé du chapitre IV est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ; 3

3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé : 4

« *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique. » ; 5

4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié : 6

a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ; 7

b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux » ; 8

Texte adopté par le Sénat en première lecture

c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, ~~des territoires enclavés ou isolés,~~ des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ; »

d) Après le mot : « piéton », la fin du 3° est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; »

~~d bis) (nouveau) Après le même 3°, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :~~

~~« 3° bis La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ; »~~

e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;

f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" » ;

g) Au 8°, après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et ~~de la population~~ » et, après les mots : « ~~localisation~~ des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;

h) Le 9° est ainsi rédigé :

« 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage par leurs personnels, des transports en commun et ~~leur~~ recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et, après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ; » 9

d) Après le mot : « piéton », la fin du 3° est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; » 10

~~d bis) (Supprimé)~~ 11

e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ; 12

f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" » ; 13

g) Le 8° est ainsi modifié : 14

– après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et des particuliers » ; 15

– après le mot : « améliorant », sont insérés les mots : « la préservation, le développement et » ; 16

– après la seconde occurrence du mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ; 17

h) Le 9° est ainsi rédigé : 18

« 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage par leurs personnels des transports en commun et le recours par ces personnels au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de 19

Texte adopté par le Sénat en première lecture

i) (nouveau) Après le 9°, ~~il est inséré un 9° bis~~ ainsi rédigé :

« 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces derniers, ~~notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire,~~ à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives, ~~ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire ;~~ »

4° bis (nouveau) Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 1214-2-1. – Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.

« Art. L. 1214-2-2. – Le plan de mobilité ~~intègre,~~ lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;

5° L'article L. 1214-3 est complété par ~~une~~ phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'air ; »

i) Après le 9°, sont insérés des 9° bis et 9° ter ainsi rédigés : 20

« 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et le recours de ces élèves et de ces personnels au covoiturage et aux mobilités actives ; 21

« 9° ter (nouveau) L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les transports scolaires ; » 22

*j) (nouveau) Le 11° est complété par les mots : « ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 *decies* A du code général des impôts » ;* 23

4° bis Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2 ainsi rédigés : 24

« Art. L. 1214-2-1. – Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. 25

« Art. L. 1214-2-2. – Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ; 26

5° L'article L. 1214-3 est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que la région lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, ne sont pas soumises à cette obligation. La région, lorsqu'elle intervient en application du même II, peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou plusieurs 27

Texte adopté par le Sénat en première lecture

6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier et dernier alinéas de l'article L. 1214-7 et à l'article L. 1214-8, les mots : « ~~plan~~ de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « ~~plan~~ de mobilité » ;

7° bis (nouveau) L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité ~~prend en compte le ou les plans~~ climat-air-énergie ~~territoriaux~~ mentionnés à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ~~et couvrant tout ou partie du~~ ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;

~~8° Au deuxième alinéa du même article L. 1214-7, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;~~

9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa du I, les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ;

b) Au début du II, les mots : « ~~Dans le périmètre d'un plan~~ de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « ~~Dans le périmètre d'un plan~~ de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice » ;

11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région Île-de-France. » ;

12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

communautés de communes concernées et situées dans le même bassin de mobilité tel que défini à l'article L. 1215-1. » ;

6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ; 28

7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 1214-7, à l'article L. 1214-8 et à l'article L. 1214-9, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ; 29

7° bis L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 30

« Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ; 31

8° (Supprimé) 32

9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ; 33

10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié : 34

a) Au début du premier alinéa du I, les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ; 35

b) À la première phrase du II, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice » ; 36

11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé : 37

« Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-2-1, L. 1214-2-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région d'Île-de-France. » ; 38

12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, les 39

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~le mot : « routier », sont insérés les mots : «, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;~~

13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, après le mot : « régionaux », sont insérés les mots : «, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;

15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV ~~du titre I^{er} du livre II de la première partie~~ est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés :

« Art. L. 1214-23-2. – I. – Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, ~~des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle~~ envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, ~~l'autorité organisatrice~~ peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article.

« II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

« Art. L. 1214-23-3 (nouveau). – ~~Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou de plusieurs communautés de communes~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

les mots : « de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier » sont remplacés par les mots : « les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;

13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié : 40

a) Au deuxième alinéa, après le mot : « régionaux », sont insérés les mots : «, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ; 41

b) Le dernier alinéa est supprimé ; 42

14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé : 43

« Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ; 44

15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés : 45

« Art. L. 1214-23-2. – I. – Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, de la procédure de révision prévue à l'article L. 1214-14, de la procédure de modification simplifiée prévue à l'article L. 1214-23 ou de la procédure d'adaptation prévue à l'article L. 1214-23-1, lorsque l'autorité organisatrice envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, elle peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article. 46

« II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. 47

« Art. L. 1214-23-3. – (Supprimé) » ; 48

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~concernées et situées au sein d'un même bassin de mobilité.»;~~

16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

16° bis (nouveau) Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ;

17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV ~~du titre I^{er} du livre II de la première partie~~ est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, et soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3, disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;

17° bis (nouveau) À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties » sont remplacés par les mots : « est complété » ;

18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ; 49

16° bis A (nouveau) Après le même article L. 1214-24, il est inséré un article L. 1214-24-1 ainsi rédigé : 50

« Art. L. 1214-24-1. – I. – Lorsque Île-de-France Mobilités envisage d'apporter aux dispositions du plan mentionné à l'article L. 1214-24 relatives, d'une part, au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, et, d'autre part, à la circulation et à l'usage partagé de la voirie des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale de ce plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, Île-de-France Mobilités peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article. 51

« II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, aux conseils départementaux, aux organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements et à la métropole du Grand Paris. Le projet est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant du conseil régional d'Île-de-France. » ; 52

16° bis Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ; 53

17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé : 54

« Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, et soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3, disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ; 55

17° bis À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties, » sont remplacés par les mots : « est complété » ; 56

18° L'article L. 1214-31 est ainsi modifié : 57

Texte adopté par le Sénat en première lecture

mots : « et le Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , Île-de-France Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

18° bis (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé :

« Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné au même article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ;

18° ter (nouveau) À l'article L. 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au dernier alinéa de l'article L. 1214-32 » ;

19° Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la même première partie est ainsi modifié :

a) La section 4 devient la section 5 ;

b) La section 4 est ainsi rétablie :

« Section 4

« Dispositions propres aux plans de mobilité ~~rurale~~

« Sous-section 1

« Dispositions générales

« Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité ~~rurale~~ détermine les principes régissant l'organisation des conditions de ~~mobilités~~ des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

a) (nouveau) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan local de déplacements. » ; 58

b) Au troisième alinéa, les mots : « et le Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , Île-de-France Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ; 59

c) (nouveau) Le même troisième alinéa est complété par les mots : « ; lorsque le périmètre du plan comprend tout ou partie de l'emprise d'un aéroport, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes compétents pour élaborer les plans locaux de déplacements urbains limitrophes concernés par l'emprise sont consultés, à leur demande, sur le projet » ; 60

18° bis Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé : 61

« Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné au même article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ; 62

18° ter À l'article L. 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au dernier alinéa de l'article L. 1214-32 » ; 63

19° Le chapitre IV est ainsi modifié : 64

a) La section 4 devient la section 5 ; 65

b) La section 4 est ainsi rétablie : 66

« Section 4 67

« Dispositions propres aux plans de mobilité simplifiés 68

« Sous-section 1 69

« Dispositions générales 70

« Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de 71

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.~~

~~« Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.~~

~~« Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.~~

~~« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.~~

~~« Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.~~

~~« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.~~

~~« Éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.~~

~~« La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité ~~forte~~ couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

72 « Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1. Il couvre l'ensemble de son territoire.

73 « Il prend en compte les plans de mobilité employeur et les plans de mobilité scolaire existant sur le territoire qu'il couvre.

74 « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

75 « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

76 « Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.

77 « Éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

78 « La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Sous-section 2

« Dispositions diverses

« Art. L. 1214-36-2. – Les dispositions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

20° (*Supprimé*)

II. – Les 1° à 14° et les 16° à 20° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Les ~~articles~~ ~~des dispositions~~ du code des transports dans leur rédaction résultant des 1° à 14° ainsi que des 16° à 20° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports.

III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et de développement des transports » sont remplacés par les mots : « , de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises » ;

2° (*nouveau*) Au 7° du I de l'article L. 4251-5, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité ».

IV. – Le deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du 1° du III du présent article, entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de cette même date, sauf si le conseil régional, à l'issue de la délibération prévue à l'article L. 4251-10 du code général des collectivités territoriales, décide le maintien du schéma en vigueur avant ce renouvellement général.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Sous-section 2

« Dispositions diverses

« Art. L. 1214-36-2. – Les dispositions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

20° (*Supprimé*)

II. – Les 1° à 14° et les 16° à 20° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Les dispositions du code des transports dans leur rédaction résultant des 1° à 14° ainsi que des 16° à 20° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports.

III et IV. – (*Non modifiés*)

IV bis (nouveau). – A. – Au troisième alinéa du I de l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales, le mot : « transports » est remplacé par les mots : « transport de personnes et de marchandises, de logistique »,

B. – Le troisième alinéa du I de l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du A du présent IV bis, entre en vigueur lors du prochain renouvellement général de l'Assemblée de Corse. Il s'applique au plan d'aménagement et de développement

79

80

81

82

83

84

85

86

87

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

V. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après le mot : « industrielles, », il est inséré le mot : « logistiques, » ;

1° *bis* (nouveau) Au 3° de l'article L. 131-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » ;

3° (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 151-47, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité ».

VI. – Le 1° du V du présent article entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région Île-de-France.

VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.

VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi rédigée :

« Section 3
« Plans de mobilité

« Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »

durable de Corse à compter de cette même date.

V. – Le livre I^{er} du code de l'urbanisme est ainsi modifié : 88

1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après le mot : « industrielles, », il est inséré le mot : « logistiques, » ; 89

1° *bis* Au 3° de l'article L. 131-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ; 90

2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 91

« Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » ; 92

2° *bis* (nouveau) Après l'article L. 151-33, il est inséré un article L. 151-33-1 ainsi rédigé : 93

« Art. L. 151-33-1. – Le règlement peut imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction. » ; 94

3° Au premier alinéa de l'article L. 151-47, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité ». 95

VI. – (Non modifié) 96

VII. – Dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, les références à un plan de déplacements urbains ou à des plans de déplacements urbains sont remplacées, respectivement, par les références à un plan de mobilité ou à des plans de mobilité. 97

VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi rédigée : 98

« Section 3
« Plans de mobilité 99
100

« Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilité figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. » 101

Texte adopté par le Sénat en première lecture

IX. – Les VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

CHAPITRE III

Mobilité inclusive

Article 6

Le code des transports est ainsi modifié :

1^o Le chapitre V du titre I^{er} ~~du livre II de la première partie du code des transports~~, tel qu'il résulte du 1^o du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Action commune en faveur d'une mobilité solidaire

« Art. L. 1215-3. – La région, les autorités

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IX. – *(Non modifié)*

X (nouveau). – A. – Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« ***Dispositions applicables au plan local d'urbanisme en l'absence de plan de mobilité***

« Art. L. 1214-38. – En dehors du champ d'application d'un plan de mobilité, le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau. »

B. – Le A du présent X entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du plan local d'urbanisme.

Article 5 bis (nouveau)

Après le quatrième alinéa de l'article L. 423-1 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les demandes concernent un projet qui conduirait à la construction de plus de mille nouveaux logements en habitat collectif, l'autorité compétente en matière de délivrance du permis de construire recueille l'avis de l'autorité organisatrice de la mobilité compétente, qui lui indique notamment si ce projet peut conduire à une saturation des infrastructures de transport existantes. »

CHAPITRE III

Mobilité inclusive

Article 6

Le livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o Le chapitre V du titre I^{er}, tel qu'il résulte du 1^o du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Action commune en faveur d'une mobilité solidaire

« Art. L. 1215-3. – La région, les autorités

Texte adopté par le Sénat en première lecture

organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité ~~mentionné~~ à l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

« Art. L. 1215-4 (nouveau). – Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, les départements de la région Île-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France ainsi que les départements de la région Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. » ;

2° Le H des articles L. 1231-1-1 et L. 1241-1, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 4^e ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité au sens de l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire. 6

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. 7

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. 8

« Art. L. 1215-4. – Île-de-France Mobilités, la région d'Île-de-France, les départements de la région d'Île-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. 9

« À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région d'Île-de-France ainsi que les départements de la région d'Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire. 10

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. 11

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. » ; 12

2° Le I des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1, tels qu'ils résultent, respectivement, des 7°, 8° et 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé : 13

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 4° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un I bis ainsi rédigé :

« I bis (nouveau). – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

4° (Supprimé)

Article 7

I. — L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles.

« Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, ~~au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

3° et 4° (Supprimés)

Article 7

I. – Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1111-5 est ainsi modifié :

a) Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

b) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« Ces mesures doivent favoriser l'accessibilité des personnes en situation de handicap définies à l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles, principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel.

« Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte "mobilité inclusion" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. Ces mesures tarifaires spécifiques peuvent aller jusqu'à la gratuité.

« Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une carte "mobilité inclusion" telle que définie au 1° du I du même article L. 241-3 ne peut être restreint ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un

Texte adopté par le Sénat en première lecture

réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion telle que définie au 1° du I du même article L. 241-3. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

passage devant une commission médicale locale. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite ne disposant pas de cette carte peuvent être dispensées de ces deux obligations. » ;

2° (nouveau) L'article L. 1112-4 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « moyens de transport » sont remplacés par les mots : « services de substitution » ;

– à la seconde phrase, après le mot : « compétente », sont insérés les mots : « ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État » et, à la fin, les mots : « moyens de transport » sont remplacés par les mots : « services de substitution » ;

– sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Dans les réseaux de transports urbains, la mise à disposition de services de substitution prévue au présent alinéa peut être remplacée par la mise en accessibilité de deux arrêts supplémentaires non prioritaires pour chaque arrêt pour lequel l'impossibilité technique est avérée, dans un délai de dix-huit mois à compter de la validation de cette impossibilité technique par l'autorité administrative. Le choix de ces deux arrêts supplémentaires est réalisé par les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales. » ;

b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les services de substitution peuvent prendre la forme de transports de substitution ou de mesures de substitution. Les transports de substitution sont des services de transport public accessibles se substituant à la desserte d'une ligne de transport public non accessible ou partiellement accessible. Les mesures de substitution sont des mesures de nature humaine, organisationnelle ou technique permettant de réaliser le trajet dans des conditions de durée analogues à celles du trajet initialement souhaité. » ;

c) Au second alinéa, le mot : « transports » est remplacé par le mot : « services ».

I bis (nouveau). – Au premier alinéa de l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, après le mot : « spécialisés », sont insérés les mots : « ou de transports spécifiques ou spécialement adaptés ».

II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~« Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »~~

III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II 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.

Article 7 bis (nouveau)

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

~~« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées avant le 30 juin 2021. Elle assure également la publicité la plus large possible de ses réalisations, auprès des abonnés aux réseaux de transports de son territoire ainsi que dans les~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 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. » 18

III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II 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. 19

Article 7 bis A (nouveau)

Le premier alinéa de l'article L. 3122-4 du code des transports est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés : 1

« Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur. À l'exception des véhicules qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile dont ceux disposant d'un certificat d'immatriculation comportant la mention d'usage de collection et des véhicules spécialement adaptés aux personnes à mobilité réduite, ces véhicules doivent répondre à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire. 2

« Les exploitants emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3120-2-2. » 3

Article 7 bis

Le premier alinéa du I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par les mots : « et est porté à la connaissance du public sur le site Internet de l'autorité organisatrice jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la programmation ».

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~infrastructures dédiées (gares, gares routières, arrêts de bus, de tramway,...)»~~

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Pour leur application ~~dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion~~ et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code ~~des transports~~ sont ainsi adaptées :

« 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;

« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »

II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »

III. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et les mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités » ;

2° À l'article L. 1811-5, les mots : « de transports

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ; 2

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé : 3

« II. – Pour leur application dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées : 4

« 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ; 5

« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. » 6

II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé : 7

« *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. » 8

III. – Le chapitre unique du titre I^{er} du livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié : 9

1° Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et la seconde occurrence des mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités » ; 10

2° À l'article L. 1811-5, les mots : « de transports 11

Texte adopté par le Sénat en première lecture

unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité ».

IV. – Au premier alinéa de l'article L. 1811-3 du code des transports, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.

V. – À l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.

V bis (nouveau). – Le chapitre unique du titre I^{er} du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-9. – L'État favorise le développement du ~~bioGNV et de l'hydrogène~~ dans les territoires de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »

VI. – À l'article L. 1831-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

VII. – Au premier alinéa de l'article L. 1841-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1851-1, il est inséré un article L. 1851-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1851-1-1. – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de cette collectivité. » ;

2° Il est ajouté un article L. 1851-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1851-5. – Le 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, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4 du présent code, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

IX et X. – (Supprimés)

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité ».

IV et V. – (Non modifiés)

12

V bis. – Le chapitre unique du titre I^{er} du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-9 ainsi rédigé :

13

« Art. L. 1811-9. – L'État favorise le développement de toutes les énergies renouvelables dans les territoires de Guadeloupe, de Martinique, de Guyane et de La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »

14

VI à VIII. – (Non modifiés)

15

IX et X. – (Supprimés)

16

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

XI (nouveau). – A. – À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et de transport » sont remplacés par les mots : « , de transport de personnes et de marchandises et de logistique ». 17

B. – Le premier alinéa de l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du A du présent XI entre en vigueur à compter du prochain renouvellement général des conseils régionaux de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte et de La Réunion. Il s'applique aux schémas d'aménagement régional à compter de cette même date. 18

Article 8 bis

(Conforme)

Article 8 ter (nouveau)

Pour l'application de l'article L. 1231-3 du code des transports dans les territoires ultramarins composés de plusieurs îles, l'autorité organisatrice de la mobilité régionale met en place une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades.

Article 8 quater (nouveau)

Un décret précise, pour les collectivités mentionnées à l'article 72-3 de la Constitution, au plus tard le 1^{er} janvier 2020, les conditions dans lesquelles des salariés du secteur privé peuvent bénéficier du dispositif du « passeport pour la mobilité de la formation professionnelle » défini à l'article L. 1803-6 du code des transports, en vue d'accéder à des formations qualifiantes non disponibles sur leur territoire.

TITRE II

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

TITRE II

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

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 9

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend l'article L. 1115-1 ;

3° ~~Le même~~ article L. 1115-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-1. – Pour l'application du 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 :

« 1° Les définitions de l'article 2 ~~du règlement mentionné au premier alinéa du présent article~~ s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens ~~de ce~~ règlement ~~sont~~ les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;

« 2° (*Supprimé*)

« 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 du règlement ~~mentionné au premier alinéa du présent article~~, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7, 8 et 14 de l'article 2 du même règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, ~~qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration~~ ;

« 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution ~~du~~ service ~~de~~ transport ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 9

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première 1
partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les services 2
numériques destinés à faciliter les déplacements » ;

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : 3
« Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend les articles L. 1115-1 à L. 1115-4, dans leur rédaction résultant des 3° et 4° du présent I ;

3° L'article L. 1115-1 est ainsi rédigé : 4

« Art. L. 1115-1. – Pour l'application du règlement 5
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 :

« 1° Les définitions de l'article 2 dudit règlement 6
délégué s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens dudit règlement délégué regroupent les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code, l'État, les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités, les autorités désignées à l'article L. 1811-2 et la métropole de Lyon ;

« 2° (*Supprimé*) 7

« 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les 8
conditions prévues au présent chapitre et aux articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7, 8 et 14 de l'article 2 du même règlement délégué et énumérées à l'annexe de celui-ci. Les dispositions du code des relations entre le public et l'administration applicables aux informations publiques au sens de l'article L. 321-1 du même code ne s'appliquent pas aux données rendues accessibles et réutilisables en application du présent chapitre et des articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité ;

« 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, 9
les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution des services de transport ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;

« 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, des cycles et des engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution du service. » ;

4° Sont ajoutés des articles L. 1115-2, ~~L. 1115-3~~ et L. 1115-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-2. – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du 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.~~ Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole. Avec l'accord de la région, une métropole

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;

« 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, cycles et engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'elles organisent de tels services, les personnes mentionnées au 1° sont responsables de la fourniture des données. Elles peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution de ces services ;

« 7° (nouveau) Les données relatives aux points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables incluent leur localisation, leur puissance, leur tarification, leurs modalités de paiement, leur accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, leur disponibilité et les éventuelles restrictions d'accès liées au gabarit du véhicule ;

« 8° (nouveau) À la demande des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage mettent à disposition, dans les conditions mentionnées au 3°, un accès à leur service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage. Les réponses aux requêtes des usagers fournissent, pour chaque offre disponible, la localisation des lieux de montée dans le véhicule et de dépose, les horaires prévisionnels correspondants ainsi que le prix du trajet.

« Un décret en Conseil d'État fixe le seuil d'activité en deçà duquel les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage ne sont plus tenus de fournir l'accès à leur service. » ;

4° Après l'article L. 1115-1, dans sa rédaction résultant du 3° du présent I, sont ajoutés des articles L. 1115-2 à L. 1115-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-2. – Les métropoles, la métropole de Lyon, les régions et, sur le territoire de la région d'Île-de-France, l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité. Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole. Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité, au sens de l'article L. 1215-1

10

11

12

13

14

15

16

Texte adopté par le Sénat en première lecture

peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

« À ce titre, ~~ees autorités s'assurent de la fourniture des données au point d'accès national mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ledit règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.~~

~~« Les dispositions du présent article sont applicables à la métropole de Lyon et, sur le territoire de la région Île-de-France, à l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code.~~

~~« Art. L. 1115-3. – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du 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, l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement délégué doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.~~

~~« Art. L. 1115-4. – I. – Pour l'application de l'article 9 du 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, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée de contrôler le respect des exigences prévues aux articles 3 à 8 du même règlement délégué, tels que précisés aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.~~

~~« Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au b du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, tel que précisé aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3, est effectué par l'autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente.~~

~~« L'autorité peut demander aux autorités organisatrices de la mobilité, aux opérateurs de transport, aux~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

du présent code, dans lequel elle s'inscrit.

« À ce titre, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article veillent à la fourniture des données mises aux normes et mises à jour au point d'accès national mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité. 17

« Art. L. 1115-3. – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement délégué lorsque la transmission des données à cet utilisateur sollicite le service de fourniture des données au delà de seuils dont les caractéristiques et les niveaux sont définis par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. 18

« Pour la mise en œuvre du 8° du I de l'article L. 1115-1 du présent code, toute compensation financière des dépenses encourues aux fins de l'accès au service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage est raisonnable et proportionnée. 19

« Art. L. 1115-4. – I. – Pour l'application de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité, les personnes mentionnées au paragraphe 2 du même article 9 transmettent régulièrement au ministre chargé des transports la déclaration, mentionnée au b du même paragraphe 2, relative à la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8 du même règlement délégué, tels que précisés aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3, au second alinéa de l'article L. 1115-5 et à l'article L. 1115-6 du présent code. Cette déclaration est mise à la disposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par le ministre chargé des transports. 20

« L'autorité est chargée d'effectuer le contrôle aléatoire de l'exactitude des déclarations de conformité mentionné au paragraphe 3 de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité. Elle peut également effectuer des contrôles d'office, ainsi que des contrôles à la demande des autorités organisatrices ou des associations de consommateurs agréées au titre de l'article L. 811-1 du code de la consommation. 21

« L'autorité mentionnée au premier alinéa du présent I peut demander aux personnes mentionnées au 1° de l'article 22

Texte adopté par le Sénat en première lecture

gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I; toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.

« L'autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.

« II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport ~~sur le contrôle de la conformité aux exigences définies aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du I du présent article.~~

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »

II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° A (nouveau) Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-4. – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ~~propres~~ aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la ~~première~~ partie ~~du présent code.~~ » ;

1° Le chapitre III est ainsi modifié :

a) L'intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends ~~en matière de~~ mise à disposition des données » ;

b) L'article L. 1263-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1263-4. – Les ~~autorités organisatrices de la~~ ~~mobilité~~, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du 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, et les utilisateurs, tels que

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

L. 1115-1 du présent code, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué mentionné au premier alinéa du présent I toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa du présent I. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.

« L'autorité mentionnée au premier alinéa du présent I impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé. 23

« II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport biennal sur les contrôles mentionnés au deuxième alinéa du I. 24

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. » 25

II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié : 26

1° A Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé : 27

« Art. L. 1262-4. – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières relatives aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la présente partie. » ; 28

1° Le chapitre III est ainsi modifié : 29

a) L'intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends relatifs à la mise à disposition des données sur les déplacements et la circulation ainsi qu'au service numérique multimodal » ; 30

b) L'article L. 1263-4 est ainsi rédigé : 31

« Art. L. 1263-4. – Les personnes mentionnées au I de l'article L. 1115-1 du présent code, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du 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 32

Texte adopté par le Sénat en première lecture

désignés à l'article 2 du même règlement délégué, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.

« La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et ~~aux~~ articles L. 1115-1 et L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que ~~co~~-~~contractant~~ d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;

c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« Dispositions d'application

« Art. L. 1263-5. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ;

2° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :

a) (nouveau) Au 1°, les références : « 2 et 3 » sont remplacées par les références : « 2, 3 et 4 » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

multimodaux ainsi que les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 du même règlement délégué, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement délégué, des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, du second alinéa de l'article L. 1115-5 et de l'article L. 1115-6 du présent code.

« La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement délégué mentionné au premier alinéa du présent article ainsi qu'aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3, au second alinéa de l'article L. 1115-5 et à l'article L. 1115-6 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi. 33

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement délégué mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, du second alinéa de l'article L. 1115-5 et de l'article L. 1115-6, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences. 34

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que cocontractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ; 35

c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée : 36

« Section 5

« Dispositions d'application

 37

« Art. L. 1263-5. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ; 38

2° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié : 40

a) Au 1°, les références : « 2 et 3 » sont remplacées par les références : « 2 à 4 » ; 41

Texte adopté par le Sénat en première lecture

b) Il est ajouté un 10° ainsi rédigé :

« 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du 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, et des articles L. 1115-1, L. 1115-3 et L. 1115-4 du présent code; par une ~~autorité organisatrice de la mobilité~~ autorité organisatrice de la mobilité, un opérateur de transport, un gestionnaire d'infrastructure, un fournisseur de services de transport à la demande ou un fournisseur de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. »

III. – La fourniture, par l'intermédiaire du point d'accès national, ~~des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (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, avant le 1^{er} décembre 2021.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

a bis) (nouveau) Au 4°, les mots : « de ou » sont supprimés et la référence : « L. 2131-5 » est remplacée par la référence : « L. 2132-5 » : 42

b) Il est ajouté un 10° ainsi rédigé : 43

« 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du 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, des articles L. 1115-1, L. 1115-3 et L. 1115-4, du second alinéa de l'article L. 1115-5 et de l'article L. 1115-6 du présent code par une personne mentionnée au 1° de l'article L. 1115-1, un opérateur de transport, un gestionnaire d'infrastructure, un fournisseur de services de transport à la demande ou un fournisseur de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité. » ; 44

3° (nouveau) Après le 2° de l'article L. 1264-9, il est inséré un 3° ainsi rédigé : 45

« 3° Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie des données mises à disposition par le point d'accès national mentionné à l'article 3 du 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, pour une durée n'excédant pas un an. » 46

III. – Pour l'application de la section 1 du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports et du 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, la fourniture des données, par l'intermédiaire du point d'accès national, intervient selon le calendrier suivant : 47

1° Pour les données concernant le réseau RTE-T global au sens du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 décrites à l'annexe au règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité et aux 6° à 8° de l'article L. 1115-1 du présent code : 48

a) Le 1^{er} décembre 2019 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques du niveau de service I mentionné à la même annexe : 49

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV (*nouveau*). – Le troisième alinéa de l'article L. 3121-11-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 ~~peut transmettre~~ au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. ~~La transmission peut être assurée par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l'offre de mobilité disponible sur leur territoire. »~~

V (*nouveau*). – Le IV entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

b) Le 1^{er} décembre 2020 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques du niveau de service 2, les données dynamiques des niveaux de service 1 et 2 ainsi que les données mentionnées aux 6^o à 8^o de l'article L. 1115-1 ; 50

c) Le 1^{er} décembre 2021 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques et dynamiques du niveau de service 3 ; 51

2^o Pour les données concernant les autres parties du réseau de transport décrites à ladite annexe et aux 6^o à 8^o de l'article L. 1115-1, le 1^{er} décembre 2021 au plus tard. 52

IV. – L'article L. 3121-11-1 est ainsi modifié : 53

1^o Le troisième alinéa est ainsi rédigé : 54

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 transmet au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. Cette obligation peut être satisfaite par l'intermédiaire d'une centrale de réservation telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. » ; 55

2^o (*nouveau*) Le dernier alinéa est complété par les mots : « et les conditions dans lesquelles l'exploitant peut refuser d'effectuer une prestation de transport ». 56

V. – (*Non modifié*) 57

Article 9 bis (*nouveau*)

Le code des transports est ainsi modifié : 1

1^o L'article L. 2132-7 est ainsi modifié : 2

a) Le premier alinéa est ainsi modifié : 3

– à la première phrase, le mot : « nécessaires » est remplacé par le mot : « utiles » ; 4

– à la seconde phrase, après le mot : « ferroviaires », sont insérés les mots : « , les autres candidats au sens du livre 1^{er} de la deuxième partie du présent code » ; 5

b) Le second alinéa est ainsi modifié : 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 10

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du I de l'article 9 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Collecte et mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite

« Art. L. 1115-5. – ~~Les autorités organisatrices de la~~ ~~mobilité,~~ les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (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, collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public ~~par les personnes handicapées ou à mobilité réduite,~~ selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1 du présent code.

« Ces données sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

– après le mot : « ferroviaires », sont insérés les mots : 7
« , les autres candidats au sens du même livre I^{er} » :

– les mots : « les informations statistiques » sont 8
remplacés par les mots : « toute information statistique » :

2° Le second alinéa de l'article L. 3111-24 est ainsi 9
modifié :

a) Les mots : « les informations statistiques » sont 10
remplacés par les mots : « toute information statistique » :

b) Sont ajoutés les mots : « , ainsi que les informations 11
économiques, financières et sociales correspondantes » :

3° Le second alinéa de l'article L. 3114-11 est ainsi 12
modifié :

a) Les mots : « les informations statistiques » sont 13
remplacés par les mots : « toute information statistique » :

b) Sont ajoutés les mots : « ainsi que les informations 14
économiques, financières et sociales correspondantes ».

Article 10

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première 1
partie du code des transports, tel qu'il résulte du I de l'article 9 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

**« Collecte et mise à disposition des données sur les 2
déplacements des personnes handicapées ou à mobilité 3
réduite**

« Art. L. 1115-5. – Les personnes mentionnées au 4
1° de l'article L. 1115-1, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du 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 collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1 du présent code.

« Ces données sont rendues accessibles et réutilisables 5
dans les conditions prévues par le règlement délégué mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les ~~autorités organisatrices de la mobilité~~, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (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~~, rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 de ce même règlement et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1. »

II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille l'accessibilité, ~~par les personnes handicapées ou à mobilité réduite~~, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de ~~200~~ mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »

III. – L'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rétabli :

« Art. L. 111-7-12. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public rendent accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 du règlement (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, et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 de ce même règlement délégué et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1. »

II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, en fonction du type de handicap, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »

III. – *(Non modifié)*

III bis (nouveau). – Le chapitre unique du titre IV du code de la voirie routière est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite

« Art. L. 141-13. – Les organismes chargés d'une opération d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, les communes et les établissements publics de

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

coopération intercommunale compétents en matière de voirie collectent les données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports.

« Les organismes, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés sont informés par les régions et autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1241-1 du présent code de la localisation des points d'arrêt prioritaires. 13

« Ils fournissent l'identifiant unique et la localisation des dispositifs installés sur leurs infrastructures qui diffusent des informations à proximité par radiofréquence. 14

« Les données collectées sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 du 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 et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports. 15

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. » 16

~~IV. – La collecte et la fourniture des données prévues aux I et III du présent article sont effectuées avant le 1^{er} décembre 2021.~~

IV. – La collecte des données est effectuée selon le calendrier suivant : 17

1° Pour les données mentionnées au I du présent article, le 1^{er} décembre 2021 au plus tard pour le réseau RTE-T global au sens du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 et le 1^{er} décembre 2023 au plus tard pour les autres réseaux ; 18

2° Pour les données mentionnées au III, le 16 mai 2022 au plus tard. 19

La collecte des données mentionnées à l'article L. 141-13 du code de la voirie routière est effectuée le 16 mai 2022 au plus tard pour les communes comportant sur leur territoire au moins une gare ferroviaire classée point d'arrêt prioritaire et le 1^{er} décembre 2023 au plus tard pour les communes comportant des points d'arrêts prioritaires autres que des gares. 20

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Section 2

Services d'information et de billetterie multimodales

Article 11

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du I de l'article 9 de la présente loi, est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Services d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Section 2

Services d'information et de billetterie multimodales

Article 11

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du I des articles 9 et 10 de la présente loi, est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Services d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial.

« Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité pour tout public.

« Art. L. 1115-7-1 (nouveau). – Pour les services ferroviaires de transport de voyageurs, le gestionnaire d'infrastructure, en coordination avec les entreprises ferroviaires, s'organise pour assurer la réservation des prestations d'assistance en gare, à la montée et la descente du train, et des prestations de transports de substitution mentionnés à l'article L. 1112-4, ainsi que la délivrance de ces prestations aux personnes handicapées ou à mobilité réduite au sens du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et du règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

« Une plateforme unique de réservation est créée à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite. La plateforme organise les échanges d'informations de ces personnes avec les entreprises ferroviaires et des entreprises ferroviaires entre elles. L'accueil en gare des personnes handicapées et à mobilité réduite est effectué en un point d'accueil unique.

« Les dispositions des deux premiers alinéas du présent article s'appliquent également aux services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6 qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours le réseau ferré national.

1
2
3
4
5
6
7
8

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~« Art. L. 1115-8. – Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.~~

~~« Lorsque les autorités organisatrices de la mobilité fournissent un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de plusieurs services de transport ou de stationnement, les fournisseurs de services de transport et de stationnement opérant sur leur territoire leur octroient, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation. Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.~~

~~« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« L'organisation mise en place par le gestionnaire d'infrastructure de services ferroviaires permet l'adhésion d'opérateurs des autres modes de transport à la plateforme unique de réservation. » 9

« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret. » 10

« Art. L. 1115-8. – I. – Un service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de transport, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. » 11

« Le service numérique multimodal peut effectuer : » 12

« 1° La délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation ; » 13

« 2° Sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, la revente desdits services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires. » 14

« II. – Dans les cas mentionnés aux 1° et 2° du I, le service numérique multimodal est tenu de respecter les obligations suivantes : » 15

« 1° Lorsqu'il propose la vente d'un service mentionné au 1° du I de l'article L. 1115-9, il propose la vente de l'ensemble des services, pour chacune des catégories de services dont il assure la vente, que l'autorité compétente organise ; » 16

« 2° Sur le territoire qu'il couvre, pour chacune des » 17

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

catégories de services dont il assure la vente, il sélectionne de façon non discriminatoire les services de transport mentionnés aux 3° et 4° du I de l'article L. 1115-9 dont il assure la vente. Cette disposition ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur, directement ou par l'intermédiaire d'une société qu'il contrôle ou qui le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code du commerce, est aussi l'opérateur de l'ensemble des services de transport dont il assure la vente ;

« 3° Il transmet aux gestionnaires des services dont il assure la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre la fraude, y compris les données d'identification du client collectées par le service numérique multimodal ;

« 3° bis (nouveau) Il établit un plan de gestion des informations concernant les services dont il assure la vente, qui sont protégées par le secret des affaires. Ce plan garantit qu'un service concurrent ne peut avoir connaissance de ces informations ;

« 4° Il met en place un processus d'achat assurant l'information sur le service, la simplicité d'utilisation et la qualité du service numérique multimodal pour l'utilisateur ;

« 5° Les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur. Les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions, y compris les critères liés directement ou indirectement au profil de l'utilisateur, sont explicites et aisément identifiables par l'utilisateur. Ils sont appliqués de façon non discriminatoire à tous les services dont le service numérique multimodal propose la vente. Ils prennent en compte les caractéristiques des solutions de déplacement, dont le prix, et ne se fondent sur aucun autre élément directement ou indirectement lié à un accord commercial entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services dont le service numérique multimodal assure la vente.

« III. – Dans les cas mentionnés aux 1° et 2° du I, la vente des produits tarifaires des services mentionnés au premier alinéa du même I est effectuée selon des modalités techniques et financières définies par un contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services. Ses conditions sont raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées. Ce contrat traite du plan de gestion mentionné au 3° bis du II ainsi que des modalités de présentation de la marque du gestionnaire par le service numérique multimodal.

« IV. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les conditions d'application du présent article.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Ce décret précise les dispositions que doit respecter le fournisseur d'un service numérique multimodal relatives au classement des services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1115-9 quant aux réponses aux requêtes des usagers, aux conditions techniques d'interopérabilité entre le service numérique multimodal et le service numérique de vente du gestionnaire des services, à la sécurité numérique, au contrôle des titres, à la gestion de l'identité numérique ainsi qu'à l'échange d'informations entre le service numérique multimodal et le service numérique de vente du gestionnaire des services. Le décret précise les garanties exigées du fournisseur du service numérique multimodal lorsque celui-ci perçoit le produit des ventes. » 24

« Art. L. 1115-9 (nouveau). – I. – Le fournisseur du service numérique multimodal peut de droit effectuer, dans les conditions prévues au 1° du I de l'article L. 1115-8, la délivrance des produits tarifaires des services suivants :

« 1° Les services mentionnés aux 1°, 2°, 4° et 5° du I des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 ainsi que les services de stationnement que les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements organisent ; » 26

« 2° Les services d'intérêt national mentionnés à l'article L. 2121-1 ; » 27

« 3° Les autres services réguliers de transport public, lorsque le point d'origine et la destination finale sont situés dans le ressort territorial d'une région ou distants de moins de 100 kilomètres et situés dans le ressort territorial de deux régions limitrophes ; » 28

« 4° Les autres services de transport, ouverts au public, opérés dans le ressort territorial d'une région ; » 29

« 5° Les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 ; » 30

« 6° Les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage, lorsque le point d'origine et la destination du trajet sont situés dans le ressort territorial d'une région ou distants de moins de 100 kilomètres et situés dans le ressort territorial de deux régions limitrophes, sous réserve que le fournisseur du service numérique multimodal verse une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement en covoiturage après avoir proposé le trajet par l'intermédiaire du service de mise en relation. » 31

« I bis. – Le I s'applique aux seuls gestionnaires des services mentionnés au même I qui disposent d'un service numérique de vente. Dans ce cas, les gestionnaires des services sont tenus de fournir au service numérique multimodal une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente. Le service numérique multimodal fournit, par cette interface, l'ensemble des données » 32

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

nécessaires aux gestionnaires des services pour la vente de leurs services.

« Pour les services dont les conditions d'utilisation, de tarification ou de réservation le justifient, l'interface peut consister en un lien profond avec leur service numérique de vente ou de réservation, sous réserve des conditions mentionnées au 5° du II de l'article L. 1115-8 et sans que cette possibilité puisse à elle seule faire obstacle à la mise en place d'une solution de paiement commune. » 33

« Dans le cadre du contrat mentionné au III du même article L. 1115-8, les gestionnaires des services peuvent demander au fournisseur du service numérique multimodal une compensation financière, raisonnable et proportionnée, des dépenses encourues pour la fourniture de cette interface. » 34

« II. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les conditions d'application du présent article. Le présent article s'applique aux services mentionnés au I, lorsque le chiffre d'affaires et la durée d'existence de la société gestionnaire ou, le cas échéant, de la société qui en assure le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce sont supérieurs à des seuils fixés par ce même décret. » 35

« Art. L. 1115-10 (nouveau). – Les _____ autorités organisatrices de la mobilité peuvent fournir le service numérique multimodal défini au premier alinéa du I de l'article L. 1115-8. » 36

I bis (nouveau). – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 9 de la présente loi, est ainsi modifié : 37

1° La section 4 du chapitre III est complétée par un article L. 1263-4-1 ainsi rédigé : 38

« Art. L. 1263-4-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements, les gestionnaires des services de mobilité, de transport et de stationnement, les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage et les fournisseurs de services numériques multimodaux mentionnés aux articles L. 1115-8 à L. 1115-10 peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre de ces articles. » 39

« La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services de vente ainsi que les obligations applicables au service numérique multimodal. » 40

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Cette décision est notifiée aux parties et est publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles L. 1115-8 à L. 1115-10, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences. » 41

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que cocontractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ; 42

2° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié : 43

a) Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des personnes mentionnées aux articles L. 1115-8 à L. 1115-10 » ; 44

b) Après le 4°, il est inséré un 5° ainsi rédigé : 45

« 5° Les dispositions des articles L. 1115-8 à L. 1115-10 du présent code. » ; 46

3° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié : 47

a) Au premier alinéa, les mots : « et des concessionnaires d'autoroutes, » sont remplacés par les mots : « , des concessionnaires d'autoroutes et des personnes mentionnées aux articles L. 1115-8 à L. 1115-10, » ; 48

b) Après le 3°, il est inséré un 4° ainsi rédigé : 49

« 4° Des personnes mentionnées aux articles L. 1115-8 à L. 1115-10. » ; 50

4° L'article L. 1264-7 est complété par un 11° ainsi rédigé : 51

« 11° Le non-respect des articles L. 1115-8 à L. 1115-10 par l'une des personnes mentionnées aux mêmes articles L. 1115-8 à L. 1115-10. » 52

II. – L'article L. 1115-7 du code des transports dans sa rédaction résultant du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

II. – (*Non modifié*) 53

III (*nouveau*). – L'article L. 1115-9 du code des transports entre en vigueur le 1^{er} juillet 2021. 54

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV (nouveau). – À partir du 1^{er} janvier 2023, le 1^o du II de l'article L. 1115-8 du code des transports est ainsi rédigé : 55

« 1^o Lorsqu'il propose la vente d'un service mentionné au 1^o du I de l'article L. 1115-9, il propose la vente de l'ensemble des services, pour chacune des catégories de services dont il assure la vente sur le même bassin de mobilité au sens de l'article L. 1215-1, qu'une autorité organisatrice de la mobilité organise ; ». 56

Article 11 bis A (nouveau)

Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports tel qu'il résulte du I des articles 9, 10, 11 et 11 bis de la présente loi est complété par une section 5 ainsi rédigée : 1

« Section 5 2

« Dispositions diverses 3

« Art. L. 1115-12. – Dans le cadre de leur action en faveur de la mobilité solidaire prévue aux articles L. 1215-3 et L. 1215-4, la région, les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-1 et L. 1241-1, lorsqu'elles mettent à disposition des usagers un service numérique d'information sur les déplacements, présentent l'ensemble des aides financières individuelles liées à la mobilité recensées ou mises en place dans le cadre des plans d'action mentionnés aux articles L. 1215-3 et L. 1215-4, en concertation avec le service public de l'emploi, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les organismes sociaux. » 4

Article 11 bis (nouveau)

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte des articles 9 à 11 de la présente loi, est complété par une section 4 ainsi rédigée : 1

« Section 4 2

« Information des passagers en cas d'annulation ou de retard 3

« Art. L. 1115-11. – L'opérateur de transport publie par voie électronique les informations relatives à une annulation ou à un retard susceptible d'ouvrir des droits au voyageur. 4

« Lorsqu'il dispose de ses coordonnées, l'opérateur de transport transmet ces informations au voyageur par voie électronique ou, le cas échéant, par tout autre moyen approprié. » 5

Texte adopté par le Sénat en première lecture

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de ~~douze~~ mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu, et de circulation prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

Il ~~pourra~~ être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Rendre accessibles les données des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires :

– aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, ~~pour la finalité~~ de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II. – L'article L. 1115-11 du code des transports, dans sa rédaction résultant du I du présent article, entre en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi. 6

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu et de circulation, prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable. 1

Il peut être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules. 2

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. 3

Article 13

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de : 1

1° Rendre accessibles les données pertinentes des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires : 2

a) Aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, aux fins de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—
dans l'environnement de conduite du véhicule, ~~aux fins~~ de prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

— aux gestionnaires d'infrastructures routières ~~pour la~~ finalité de connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ;

— aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports ~~pour la~~ finalité de connaissance du trafic routier.

Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route ;

2° Rendre accessibles, ~~sans consentement du~~ conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ;

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—
l'environnement de conduite du véhicule, de prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

b) Aux gestionnaires d'infrastructures routières aux fins de connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ; 4

c) Aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports aux fins de connaissance du trafic routier. 5

Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route ; 6

2° Rendre accessibles, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ; 7

2° bis (nouveau) Rendre accessibles, en cas d'accident de la route, les données d'état de délégation de conduite enregistrées pendant la période précédant l'accident ; 8

a) Aux entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, aux fins de déterminer les indemnisations, exclusivement lorsque le traitement de ces données est nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance concerné ; 9

b) Au fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances pour la même finalité, lorsqu'aucune entreprise d'assurance n'est en mesure de procéder aux indemnisations dans le cadre de l'exécution d'un contrat d'assurance. 10

Sont rendues accessibles les données strictement nécessaires pour déterminer l'activation ou non de la délégation de conduite du véhicule aux fins d'indemniser les victimes en application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ; 11

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données 12

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

pertinentes de ces véhicules ;

pertinentes de ces véhicules ;

4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules afin, notamment, de lutter efficacement contre les attaques dont peuvent être victimes les véhicules connectés et d'en limiter les effets ; 13

5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ;

5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ; 14

6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité, pour leur mission d'organisation de la mobilité, les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement. ~~Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation.~~

6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports, pour leur mission d'organisation de la mobilité, et aux gestionnaires d'infrastructures routières à des fins de connaissance du trafic routier, les données produites par les services numériques d'assistance au déplacement. 15

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance ~~mentionnée au premier alinéa.~~

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance. 16

II (nouveau). – L'ordonnance mentionnée au I est publiée après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, qui se prononce dans un délai de trois mois à compter de sa saisine. 17

Article 13 bis

(Article nouveau-supprimé non transmis par le Sénat)

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 14

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de ~~douze~~ mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions ~~de~~ l'article 37-1 de la Constitution, ~~relative au~~ ~~voiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses.~~

L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à ~~cinq~~ ans au plus ~~et définit les modalités de leur évaluation.~~ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de ~~trois~~ mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 14 bis (nouveau)

Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est ~~complété par une phrase~~ ainsi rédigée : « ~~Elle encourage~~ le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

Section 3

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

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 14

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions prévues à l'article 37-1 de la Constitution, visant à tester dans les territoires peu denses, afin de réduire les fractures territoriales et sociales, des solutions nouvelles de transport routier de personnes. 1

L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à trois ans au plus. Elle précise les conditions et modalités d'accès à ces dispositions des projets présentés par les autorités organisatrices de la mobilité concernées. Elle fixe les modalités de l'évaluation de ces projets, à laquelle sont associés les représentants des collectivités territoriales ainsi que les acteurs économiques intéressés. Cette évaluation prend en compte l'impact de ces expérimentations sur la mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite. 2

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance. 3

II (nouveau). – Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du I du présent article, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant un premier bilan des expérimentations mises en œuvre à ce titre, évaluant leur efficacité et leur impact économique et social et identifiant, le cas échéant, les voies adaptées afin de les généraliser. 4

Article 14 bis

Après le mot : « droit », la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est ainsi rédigée : « à la mobilité, de promouvoir le transport public de personnes et d'encourager le développement de solutions de mobilité innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

Section 3

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

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 15

I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :

~~1° (nouveau) Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le signe distinctif délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un signe distinctif. » ;~~

2° Sont ajoutés ~~quatre~~ alinéas ainsi rédigés :

~~« Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.~~

~~« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.~~

~~« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.~~

~~« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 15

I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :

1° A (nouveau) Les deuxième à dernière phrases sont supprimées :

1° (Supprimé)

2° Sont ajoutés six alinéas ainsi rédigés :

« Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable les conditions d'attribution de ce signe.

« Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 peuvent verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il verse au conducteur dans le cadre du partage des frais mentionné au même article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, pour un déplacement réalisé en covoiturage, l'allocation perçue vient en déduction des frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné audit article L. 3132-1.

« 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 sont déterminées par décret en Conseil d'État.

« Par dérogation au cinquième alinéa du présent article, le montant de l'allocation versée au conducteur dans le cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage peut excéder, pour les déplacements dont la distance est inférieure

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~I bis (nouveau). – Le second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le label délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un label. »~~

II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par ~~huit~~ alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des ~~plateformes dématérialisées~~ de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable ~~ses~~ conditions d'attribution.

« Il peut également, ~~lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée,~~ verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement ~~en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.~~

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.

~~« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »~~

~~« Les communes, en accord avec Île de France~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

à un seuil défini par décret et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur, les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné au même article L. 3132-1. »

I bis. – Au premier alinéa et aux première et deuxième phrases du second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports, le mot : « autopartage » est remplacé par le mot : « auto-partage ».

II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par six alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution de ce signe .

« Il peut également verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il verse au conducteur dans le cadre du partage des frais mentionnés au même article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, pour un déplacement réalisé en covoiturage , l'allocation perçue vient en déduction des frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné audit article L. 3132-1.

« 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 sont déterminées par décret en Conseil d'État. »

« Par dérogation au dixième alinéa du présent I, le montant de l'allocation versée au conducteur dans le cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage peut excéder, pour les déplacements dont la distance est inférieure à un seuil défini par décret et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur, les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné au même article L. 3132-1. »

11

12

13

14

15

16

17

18

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Mobilités, sont également habilitées à mettre à disposition du public de telles plateformes.

« Île de France Mobilités peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elle définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif.

« En l'absence de création de ce signe distinctif par Île de France Mobilités, les communes sur le territoire desquelles sont mis en place des emplacements de stationnement destinés au covoiturage sont habilitées à créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. »

III. – À la fin du 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d'un label "autopartage", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. »

IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon ~~temporaire ou~~ permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des ~~véhicules de transport public particulier de personnes~~, 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 de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II bis (nouveau). – Après le 19° *ter* de l'article 81 du code général des impôts, sont insérés des 19° *quater* et 19° *quinquies* ainsi rédigés :

« 19° *quater* L'avantage résultant de l'allocation versée par les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports au conducteur qui effectue un déplacement ou propose un trajet ou au passager qui effectue un déplacement en covoiturage dans les conditions prévues aux troisième à sixième alinéas de l'article L. 1231-15 et aux huitième à onzième alinéas du I de l'article L. 1241-1 du même code ;

« 19° *quinquies* L'avantage résultant de l'allocation versée par les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 dudit code au conducteur qui effectue un déplacement en covoiturage dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article L. 1231-15 et au dernier alinéa du I de l'article L. 1241-1 du même code, jusqu'au 31 décembre 2022 ; ».

III. – À la fin du 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d'un label "auto-partage", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. »

IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° 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.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 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 ~~aux~~ véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »

V (nouveau). – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV du code de la route est complété par un article L. 411-8 ainsi rédigé :

~~« Art. L. 411-8. – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d'usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.~~

~~« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.~~

~~« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d'identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 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°. » 25

IV bis (nouveau). – L'article L. 2573-19 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié : 26

1° Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé : 27

« L'article L. 2213-3 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. » ; 28

2° À la fin du second alinéa du III, les mots : « , et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d'un label "auto-partage", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route ». 29

V. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV du code de la route est complété par un article L. 411-8 ainsi rédigé : 30

« Art. L. 411-8. – 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. 31

« 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. 32

« 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. » 33

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 15 bis A (nouveau)

Le chapitre III du titre VII du code de la voirie routière est complété par un article L. 173-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 173-4.* — Sur les autoroutes et sur les voies express définies à l'article L. 110-2 du code de la route, l'autorité chargée de la police de circulation peut consacrer une partie de la chaussée non utilisée par les voies de circulation pour constituer une voie auxiliaire.

« Une voie auxiliaire peut être autorisée à la circulation routière à certaines heures ou à certains jours pour réduire la congestion de l'autoroute ou de la voie express.

« L'autorité chargée de la police de circulation peut restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire aux bus, aux taxis ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports. »

Article 15 bis B (nouveau)

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3221-4-1.* — Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;

2° L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli :

« *Art. L. 3221-6.* — Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 15 bis A

(Supprimé)

Article 15 bis B

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié : 1

1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé : 2

« *Art. 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. » ; 3

2° (Supprimé) 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 15 bis (nouveau)

Le I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° La première phrase ~~du cinquième~~ alinéa est complétée par les mots : « , ~~et~~ en prenant en compte un objectif d'équité sociale » ;

2° Le dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « 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. »

Article 15 ter (nouveau)

Après le premier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En Île-de-France, dans les conditions énoncées au premier alinéa du présent I, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord de l'établissement public défini à l'article L. 1241-1 et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5. »

Article 16

Le titre III du livre I^{er} du code de la route est complété par un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 130-9-1. – 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 ~~véhicules de transport public particulier de personnes~~, 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 à ~~certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques~~, 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, 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 code de la route résultant de la

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 15 bis

Le I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié : 1

1° La première phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « , en prenant en compte un objectif d'équité sociale » ; 2

2° Le dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « 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. » 3

Article 15 ter

Après le premier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 1

« En Île-de-France, dans les conditions énoncées au premier alinéa du présent I, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord de l'établissement public défini à l'article L. 1241-1 du code des transports et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5 du présent code. » 2

Article 16

Le titre III du livre I^{er} du code de la route est complété par un article L. 130-9-1 ainsi rédigé : 1

« *Art. L. 130-9-1. – 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 œuvre 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 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

violation de ces règles et 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. – À 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.

« ~~Lorsque~~ la consultation de l'un de ces fichiers, ~~qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques~~, 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 immédiatement ~~détruites~~.

« 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 à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

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. ³

« II. – À 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. ⁴

« 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. ⁵

« 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. ⁶

« 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. ⁷

« Les données mentionnées au troisième alinéa du ⁸

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 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, 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 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 œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.

« Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État, 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 œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État 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'État 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.

« V (nouveau). – ~~La mise en place des dispositifs mentionnés aux mêmes I et II est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle.~~ »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

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.

9 « 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.

10 « 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 œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.

11 « Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État, 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.

12 « IV. – La mise en place des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en place par l'État 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'État 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.

13 « V. – L'arrêté mentionné au IV précise les modalités d'information associées à la mise en place des dispositifs de contrôle autorisés. »

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 17

I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

I bis (nouveau). – Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, ~~il est ajouté un chapitre unique ainsi rédigé :~~

« *CHAPITRE UNIQUE*
« *Cotransportage de colis*

« *Art. L. 3231-1.* – Le ~~eo-transportage~~ de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, ~~d'une voiture particulière~~ effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur ~~réalise~~ pour son propre compte.

« La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux, et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

« L'activité de ~~eo-transportage~~ n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

« Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage ~~de~~ frais pour l'exercice de l'activité de ~~eo-transportage~~ de colis ne doit pas excéder un plafond annuel. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises. ~~Ce plafond ainsi que la nature des frais pris en considération sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports.~~»

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 17

I. – (*Non modifié*)

I bis. – Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, sont ajoutés des chapitres I^{er} et II ainsi rédigés :

« *CHAPITRE I^{ER}*

« *CHAPITRE II*

« *Cotransportage de colis*

« *Art. L. 3232-1.* – Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte.

« La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

« L'activité de cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

« Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage des frais pour l'exercice de l'activité de cotransportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente 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 clients ~~détenteurs de fret~~ et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 18

La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

~~« Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.~~

« II. – ~~L'autorisation d'exploiter mentionnée au I peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente 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 collectif de personnes, pour des services occasionnels de transport de passagers ou de groupes de passagers, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. 12

Article 18

La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par des articles L. 1231-17 et L. 1231-18 ainsi rédigés : 1

« Art. L. 1231-17. – I. – Le titre délivré aux opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, est établi dans les conditions définies au titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques. 2

« Il est délivré de manière non discriminatoire, après avis des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1241-1 du présent code et de l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, lorsque cette autorité n'est pas compétente pour le délivrer. Cet avis est émis dans un délai de deux mois à compter de la transmission à ces autorités du projet de titre. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable. 3

« L'autorité compétente pour délivrer le titre n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer de manière non discriminatoire les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution, lorsque les conditions prévues au second alinéa de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques sont remplies. 4

« II. – Le titre mentionné au I du présent article peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur : 5

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 1° ~~Le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que les conditions de déploiement de ces véhicules ou engins ;~~

« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des ~~engins~~ et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou ~~en perte d'autonomie~~ ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;

« 4° ~~(nouveau) Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;~~

« 5° ~~(nouveau) L'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;~~

« 6° ~~(nouveau) Le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur, pour chaque véhicule ou engin.~~

« ~~La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au I.~~

« III. – ~~En cas de non-respect des prescriptions définies dans l'autorisation d'exploiter, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° Les informations que doit transmettre l'opérateur, relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, cycles et engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs ; 6

« 2° Les conditions spatiales de déploiement de ces véhicules, cycles et engins ; 7

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des véhicules, cycles et engins des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ; 8

« 4° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules, cycles et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ; 9

« 5° Les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leurs plafonds d'émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien ; 10

« 6° Les restrictions totales ou partielles d'apposition de publicité sur les véhicules, cycles et engins, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ; 11

« 7° Les mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit. 12

« Ces prescriptions peuvent être adaptées aux types de véhicules, de cycles et d'engins et sont compatibles avec les conditions de délivrance du label "auto-partage" mentionné aux articles L. 1231-14 et L. 1241-1. 13

« III. – Le stationnement des véhicules des services mentionnés au I du présent article n'est pas soumis aux modalités de la tarification et de la gestion matérielle du stationnement des véhicules sur la voie publique prévues à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Le titre mentionné au I du présent article donne 14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 €

« IV. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

uniquement lieu au paiement, par l'opérateur, de la redevance mentionnée à l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

« IV. – L'autorité compétente pour délivrer le titre mentionné au I du présent article peut déléguer par convention la délivrance du titre à l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 du présent code compétente sur le territoire concerné et, sur le territoire de la région d'Île-de-France, à l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1241-1. 15

« Chaque convention définit les compétences déléguées ainsi que les modalités de cette délégation et de son contrôle. 16

« Art. L. 1231-18 (nouveau). – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 concernée ou, sur le territoire de la région d'Île-de-France, l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1241-1 peut organiser une concertation avec les communes relevant de son ressort territorial ainsi qu'avec les autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement portant notamment sur les prescriptions mentionnées au II de l'article L. 1231-17. 17

« II. – Les autorisations et redevances existant au jour de la publication de la loi n° du d'orientation des mobilités relatives aux services mentionnés au I de l'article L. 1231-17 demeurent applicables jusqu'à expiration de leur date de validité. Les redevances et autorisations dont la date de validité s'étend au-delà du douzième mois suivant la publication de la loi n° du précitée sont mises en conformité avec les dispositions de l'article L. 1231-17 au plus tard douze mois après la publication de la même loi. 18

« III. – Le ministre chargé des transports établit avec les acteurs concernés, dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi n° du précitée, des recommandations relatives aux prescriptions mentionnées au II de l'article L. 1231-17. » 19

Article 18 bis (nouveau)

Le chapitre VII du titre I^{er} du livre III du code de la route est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 317-1 est ainsi modifié : 2

a) Au premier alinéa, après le mot : « routier », sont insérés les mots : « , d'un engin de déplacement personnel à moteur ou d'un cycle à pédalage assisté » et, après la seconde occurrence du mot : « véhicule », sont insérés les mots : « , à l'engin ou au cycle » ; 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 19

I. – À l'article L. 3120-2-1 du code des transports, ~~après le mot : « aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».~~

II. – À l'article L. 3120-2-2 du code des transports, après la référence : « L. 3120-1 », sont insérés les mots : « , à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;

3° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« *Les cycles à pédalage assisté*

« Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

b) À la première phrase du dernier alinéa, après le mot : « véhicule », sont insérés les mots : « , l'engin ou le cycle » ; 4

2° L'article L. 317-5 est ainsi modifié : 5

a) Au I, après le mot : « motocyclette », sont insérés les mots : « , d'un engin de déplacement personnel à moteur, d'un cycle à pédalage assisté » ; 6

b) Au II, après le mot : « motocyclette », sont insérés les mots : « , un engin de déplacement personnel à moteur, un cycle à pédalage assisté » ; 7

c) À la seconde phrase du III, les mots : « ce véhicule » sont remplacés par les mots : « , un engin de déplacement personnel à moteur ou un cycle à pédalage assisté, ce véhicule, cycle ou engin ». 8

Article 19

I. – Après le mot : « aptitude », la fin de l'article L. 3120-2-1 du code des transports est ainsi rédigée : « professionnelle, à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, et à des conditions d'honorabilité professionnelle. » 1

II. – (*Non modifié*) 2

III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié : 3

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ; 4

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues », qui comprend l'article L. 3123-1 ; 5

3° Après le même article L. 3123-1, est ajoutée une section 2 ainsi rédigée : 6

« Section 2

« *Les cycles à pédalage assisté*

« Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé doivent disposer : 9

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

« 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite ~~en circulation~~ ;

« 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes.

« ~~Art. L. 3123-2-1 (nouveau). – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents~~ en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à ~~un régime d'autorisation préalable~~, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article ~~L. 3123-1~~.

« ~~La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale.~~ » ;

4° ~~Est ajoutée~~ une section 3 intitulée : « Dispositions communes » qui comprend l'article L. 3123-3.

Article 20

(Supprimé)

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ; 10

« 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'une aptitude à la conduite sur la voie publique ; 11

« 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. 12

« Art. L. 3123-2-1. – Les autorités compétentes en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycles à pédalage assisté à des prescriptions particulières, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article L. 3123-2. » ; 13

4° Après la section 2 telle qu'elle résulte du 3° du présent III, est insérée une section 3 intitulée : « Dispositions communes »2, qui comprend l'article L. 3123-3. 14

Article 20

I (nouveau). – Le titre II du livre III de la première partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé : 1

« CHAPITRE VI 2

« Dispositions spécifiques à la mise en relation de travailleurs ayant recours à des plateformes pour exercer une activité de conduite d'une voiture de transport avec chauffeur ou de livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues » 3

« Art. L. 1326-1. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux travailleurs définis à l'article L. 7341-1 du code du travail recourant pour leur activité à des plateformes mentionnées à l'article L. 7342-1 du même code et exerçant l'une des activités suivantes : 4

« 1° Conduite d'une voiture de transport avec chauffeur ; 5

« 2° Livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues, motorisé ou non. 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. L. 1326-2. – Les plateformes mentionnées à l'article L. 1326-1 communiquent aux travailleurs, avant chaque prestation, la distance couverte par cette prestation et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront, déduction faite des frais de commission, dans des conditions précisées par décret. » 7

« Les travailleurs peuvent refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une quelconque pénalité. La plateforme ne peut notamment pas mettre fin à la relation contractuelle qui l'unit aux travailleurs au motif que ceux-ci ont refusé une ou plusieurs propositions. » 8

« Art. L. 1326-3. – La plateforme mentionnée à l'article L. 1326-1 est tenue de publier sur son site internet, de manière loyale, claire et transparente, des 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. Ces indicateurs sont précisés par décret en Conseil d'État. » 9

« Art. L. 1326-4. – Les travailleurs choisissent leurs plages horaires d'activité et leurs périodes d'inactivité et peuvent se déconnecter durant leurs plages horaires d'activité. Les plateformes ne peuvent mettre fin au contrat lorsqu'un travailleur exerce ce droit. » 10

II. – Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié : 11

1° Au début, est ajoutée une section I intitulée : « Dispositions communes », qui comprend les articles L. 7342-1 à L. 7342-6 ; 12

2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés : 13

« Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret. » 14

« Le compte personnel de formation du travailleur est abondé par la plateforme lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé selon le secteur d'activité du travailleur. Les conditions d'abondement, les seuils et les secteurs d'activité sont précisés par décret. » : 15

3° L'article L. 7342-4 est ainsi rédigé : 16

« Art. L. 7342-4. – L'article L. 7342-2 et les deux premiers alinéas de l'article L. 7342-3 ne sont pas applicables lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil fixé par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail et de la » 17

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

contribution à la formation professionnelle, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. » :

4° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée : 18

« Section 2 19

« Disposition particulières 20

« Art. L. 7342-7. – Les dispositions de la présente section sont applicables aux travailleurs en lien avec des plateformes définis à l'article L. 7341-1 et exerçant l'une des activités suivantes : 21

« 1° Conduite d'une voiture de transport avec chauffeur ; 22

« 2° Livraison de marchandises au moyen d'un véhicule de deux ou trois roues, motorisé ou non. 23

« Art. L. 7342-8. – Dans le cadre de sa responsabilité sociale à l'égard des travailleurs mentionnés à l'article L. 7342-7, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment : 24

« 1° Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme et de se connecter ou se déconnecter, sans que soient imposées des plages horaires d'activité ; 25

« 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation de services ; 26

« 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ; 27

« 4° Les mesures visant notamment : 28

« a) À améliorer les conditions de travail ; 29

« b) À prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ; 30

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ; 31

« 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ; 32

« 7° La qualité de service attendue, les modalités de contrôle par la plateforme de l'activité et de sa réalisation et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur répondant aux exigences de l'article L. 442-1 du code de commerce ainsi que les garanties dont le travailleur bénéficie dans ce cas ; 33

« 8° Le cas échéant, les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme dont les travailleurs peuvent bénéficier. 34

« Dans des conditions précisées par décret, la charte est transmise par la plateforme à l'autorité administrative. 35

« Lorsqu'elle en est saisie par la plateforme, l'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre par décision d'homologation. Préalablement à cette demande d'homologation, la plateforme consulte par tout moyen les travailleurs indépendants sur la charte qu'elle a établie. Le résultat de la consultation est communiqué aux travailleurs indépendants et joint à la demande d'homologation. 36

« L'autorité administrative notifie à la plateforme la décision d'homologation ou son refus dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la charte. À défaut de réponse dans ce délai, la charte est réputée homologuée. 37

« La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs. 38

« Lorsqu'elle est homologuée, l'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° du présent article ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs. 39

« Art. L. 7342-9. – Tout litige concernant la conformité de la charte aux dispositions du présent titre, l'homologation ou le refus d'homologation relève de la compétence du tribunal de grande instance dont le siège et le ressort sont fixés par décret, à l'exclusion de tout autre recours contentieux ou administratif. Le recours doit être formé, à peine d'irrecevabilité, par la plateforme, avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la décision d'homologation de la charte ou, par le travailleur, avant l'expiration d'un délai de deux mois à 40

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

compter de la date à laquelle cette décision a été portée à sa connaissance par tout moyen conférant date certaine.

« La juridiction saisie se prononce dans un délai de quatre mois. Si, à l'issue de ce délai, elle ne s'est pas prononcée ou en cas d'appel, le litige est porté devant la cour d'appel. » 41

« Lorsque dans un litige relevant de la compétence du conseil des prud'hommes, est soulevée une difficulté sérieuse relative à l'homologation de la charte dont dépend la solution du litige, le conseil des prud'hommes initialement saisi sursoit à statuer et transmet la question à la juridiction judiciaire désignée par le décret mentionné au premier alinéa. » 42

« Art. L. 7342-10. – Les modalités d'application de la présente section sont déterminées par voie réglementaire. » 43

Article 20 bis (nouveau)

Après la première phrase du 4° bis du I de l'article 23 du code de l'artisanat, sont insérées quatre phrases ainsi rédigées : « À ce titre, elles peuvent confier l'organisation des sessions d'examen à des personnes agréées par l'autorité administrative à cette fin, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Ces personnes présentent des garanties d'honorabilité, de capacité d'organisation, d'impartialité et d'indépendance. Un décret en Conseil d'État réglemente, après consultation de l'Autorité de la concurrence, le prix que les personnes agréées peuvent percevoir lorsqu'elles organisent l'organisation des sessions d'examen. Un bilan de l'organisation des sessions d'examen est transmis au Parlement dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités. »

Article 20 ter (nouveau)

I. – Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3120-7 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 3120-7. – Une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes recense les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules. » 2

« Les procédures relatives à l'exercice des professions du transport public particulier de personnes sont dématérialisées. » 3

« Les autorités administratives et judiciaires peuvent avoir accès aux données nécessaires à l'exercice de leurs missions de contrôle des règles de la police de la circulation. » 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

« Un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés détermine les modalités d'application du présent article. » 5

II. – Le troisième alinéa du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. 6

Article 20 quater (nouveau)

La section 1 du chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est complétée par un article L. 7342-6-1 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 7342-6-1. – Les travailleurs mentionnés à l'article L. 7341-1 bénéficient du droit d'accès à l'ensemble des données concernant leurs activités propres au sein de la plateforme et permettant de les identifier. Ils ont le droit de recevoir ces données dans un format structuré et celui de les transmettre. Le périmètre précis de ces données ainsi que leurs modalités d'accès, d'extraction et de transmission sont définies par décret. » 2

Article 20 quinquies (nouveau)

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de déterminer : 1

1° Les modalités de vérification et de délégation de la vérification des conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports en vue d'améliorer l'organisation de l'examen prévu à l'article 23 du code de l'artisanat ; 2

2° Les modalités de représentation des travailleurs indépendants définis à l'article L. 7341-1 du code du travail recourant pour leur activité aux plateformes mentionnées à l'article L. 7342-1 du même code et les conditions d'exercice de cette représentation. 3

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

**TITRE III
DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET
ACTIVES**

CHAPITRE I^{ER}

**Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités
quotidiennes**

Article 21 A (nouveau)

~~À la seconde phrase du quatrième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « cas, », sont insérés les mots : « l'usage d'une voie alternative est privilégié et, à défaut, ».~~

Article 21 B (nouveau)

~~Le huitième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par les mots : « ou commerciaux ».~~

Article 21

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

**TITRE III
DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET
PLUS ACTIVES**

CHAPITRE I^{ER}

**Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités
quotidiennes**

Article 21 A

(Supprimé)

Article 21 BA (nouveau)

Après le deuxième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 1

« Sur décision de l'autorité administrative, le droit mentionné au deuxième alinéa peut exceptionnellement être restreint afin de préserver la biodiversité. » 2

Article 21 B

(Supprimé)

Article 21 C (nouveau)

L'article L. 4311-2 du code des transports est complété par un 9° ainsi rédigé : 1

« 9° 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 qui sont intéressées. » 2

Article 21

I. – L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi 1

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

rédigé :

« 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 ~~et de leurs dépendances~~ sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

« 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. » 2

II (nouveau). – À la première phrase du 5 du I de l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales, après la référence : « L. 2213-1 », est insérée la référence : « , L. 2213-1-1 ». 3

Article 21 bis (nouveau)

Article 21 bis

La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé : 1

« *Art. L. 118-5-1.* – 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.

« *Art. L. 118-5-1.* – 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. 2

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, ~~et devront avoir été mises en œuvre au plus tard dix ans à compter de la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités.~~ »

« 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 devront avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » 3

Article 22

Article 22

I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé :

I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé : 1

**« TITRE VII
« MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ**

**« TITRE VII
« MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ** 2

« CHAPITRE I^{ER}
« Mobilités actives

« CHAPITRE I^{ER}
« Mobilités actives 4

« Section 1
« Dispositions générales

« Section 1
« Dispositions générales 6

7

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Art. L. 1271-1. – Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné au système des mobilités défini à l'article L. 1111-1.

« Section 2

« Identification des cycles

« Art. 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.

« Art. 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.

« Art. L. 1271-4. – Un décret en Conseil d'État 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 peuvent être confiés à des opérateurs agréés par l'État qui en financent la mise en œuvre. Il précise également la durée de conservation et les conditions de mise à jour des données enregistrées et les catégories de destinataires de ces données.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. L. 1271-1. – Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique.

« Section 2

« Identification des cycles

« Art. 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 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

« Art. 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.

« Art. L. 1271-3-1 (nouveau). – 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. 1271-4 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.

« Art. L. 1271-4. – Un décret en Conseil d'État 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'État, qui en financent la mise en œuvre. 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.

8

9

10

11

12

13

14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« CHAPITRE II

« *Intermodalité*

« Section 1

« Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver un emplacement de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« CHAPITRE II

« *Intermodalité*

« Section 1

« Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations au sein de ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver des emplacements de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

Texte adopté par le Sénat en première lecture

l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

« Section 2

« Transport de vélos dans les trains

(Division et intitulé nouveaux)

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi ~~qu'~~aux réseaux d'Île-de-France et de Corse, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport des vélos non démontés. Un décret définit le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

« Section 3

« Transport de vélos dans les bus

(Division et intitulé nouveaux)

« Art. L. 1272-6. – À compter du 1^{er} janvier 2021, les ~~cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être~~ équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. ~~L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »~~

II. – À compter du 1^{er} janvier 2020 :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

« Les modalités de mise en œuvre des équipements de stationnement sécurisés pour les vélos prévus au présent article peuvent être définies dans le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2.

« Section 2

« Transport de vélos dans les trains

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi que ceux affectés aux réseaux d'Île-de-France, de Corse et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Ces emplacements ne peuvent restreindre l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un décret définit le nombre minimal d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

« Section 3

« Transport de vélos dans les autocars

« Art. L. 1272-6. – À compter du 1^{er} janvier 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

« Les autorités mentionnées aux articles L. 1321-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu'elles organisent.

« Un décret définit les conditions d'application du premier alinéa du présent article aux services librement organisés mentionnés à l'article L. 3111-17. Pour ces services, l'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

II et III. – (Non modifiés)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

1° Aux articles L. 1272-2 et L. 1272-4 du code des transports, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 » ;

2° À l'article L. 1272-3 du code des transports, après le mot : « concernées, », sont insérés les mots : « ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 ».

III. – L'article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.

IV. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° À la fin du premier alinéa de l'article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;

2° À la première phrase du sixième alinéa de l'article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménage des espaces » ;

3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par l'article L. 111-5-2 qui devient l'article L. 111-3-10 et par les articles L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 1^{er} et 2^o du présent IV, qui deviennent respectivement les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;

4° Le 5^o de l'article L. 161-3 est ainsi rédigé :

« 5^o Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :

« “Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, ~~avant le 1^{er} janvier 2020.~~” »

V (*nouveau*). – À l'article L. 151-30 et au cinquième alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».

VI (*nouveau*). – À l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV. – Le livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié : 35

1° À la fin du premier alinéa de l'article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ; 36

2° À la première phrase du sixième alinéa de l'article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménage des espaces » ; 37

3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} telle qu'elle résulte du II de l'article 23 et du 1^o du I de l'article 24 de la présente loi est complétée par l'article L. 111-5-2, qui devient l'article L. 111-3-10, et par les articles L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 2^o et 1^o du présent IV, qui deviennent, respectivement, les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ; 38

4° L'article L. 161-3 est ainsi modifié : 39

a) Après le 1^o, il est inséré un 1^o bis ainsi rédigé : 40

« 1^o bis Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé : 41

« “Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées, avant le 1^{er} janvier 2020, dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés.” ; » 42

b) (nouveau) Le 5^o est abrogé. 43

V et VI. – (*Non modifiés*) 44

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

VII (nouveau). – L'article L. 1272-5 du code des transports s'applique aux matériels neufs pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 1^{er} juillet 2020. Il s'applique également aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date. 45

Article 22 bis AAA (nouveau)

Le II de l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un j ainsi rédigé : 1

« j) L'autorisation donnée à un ou plusieurs copropriétaires d'effectuer à leurs frais les travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les parties communes, sous réserve que ces travaux n'affectent pas la structure de l'immeuble, sa destination ou ses éléments d'équipement essentiels et qu'ils ne mettent pas en cause la sécurité des occupants. » 2

Article 22 bis AA (nouveau)

I. – Au début du chapitre III du titre 1^{er} du livre III du code de la route, il est ajouté un article L. 313-1 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 313-1. – 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. » 2

« Le non-respect de cette obligation est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État. » 3

« Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont définies par décret en Conseil d'État. » 4

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} juillet 2020. 5

Article 22 bis AB (nouveau)

Le Gouvernement transmet au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos et sur l'évolution des vols de vélos.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 22 bis A (nouveau)

~~L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.~~

~~Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.~~

~~Un décret fixe les modalités d'application du présent article.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 22 bis A

La section 6 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du code de l'éducation est complétée par un article L. 312-13-2 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 312-13-2. – L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque enfant de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public. » 2

« Cet apprentissage est organisé dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire. » 3

« Les programmes d'enseignement visent à faire acquérir, à l'élève, la compétence d'adapter ses déplacements à des environnements variés et contribuent à cet apprentissage. » 4

« 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. » 5

« 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. » 6

Article 22 bis B

(Conforme)

Article 22 bis C (nouveau)

~~L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :~~

Article 22 bis C

I. – L'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation tel qu'il résulte du 3^o du IV de l'article 22 de la présente loi est ainsi modifié : 1

Texte adopté par le Sénat en première lecture

1° Au dernier alinéa du II, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé » ;

~~2° La première phrase du dernier alinéa du III est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».~~

Article 22 bis (nouveau)

I. – Après la section 1 bis du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 ter ainsi rédigée :

« Section 1 ter

« ~~Schéma national des véloroutes et voies vertes~~

« Art. L. 1212-3-4. – Le schéma national des véloroutes ~~et voies vertes~~ est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes ~~et voies vertes~~ sur le territoire national.

« Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans. »

~~II. – À la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».~~

~~III. – Les dispositions de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

1° Au dernier alinéa du II, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé » ; 2

2° (*Supprimé*) 3

II (nouveau). – L'article L. 111-3-11 du code de la construction et de l'habitation, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi modifié : 4

1° Aux première et seconde phrases du sixième alinéa, après la seconde occurrence du mot : « stationnement », est inséré le mot : « sécurisé » ; 5

2° Le dernier alinéa est ainsi modifié : 6

a) À la première phrase, les mots : « de la nature, » sont supprimés ; 7

b) La seconde phrase est complétée par les mots : « ainsi que la nature des dispositifs de sécurisation adaptée au risque des infrastructures et des espaces permettant le stationnement des vélos ». 8

Article 22 bis

I. – Après la section 1 bis du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 ter ainsi rédigée : 1

« Section 1 ter 2

« *Schéma national des véloroutes* 3

« Art. L. 1212-3-4. – Le schéma national des véloroutes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu. 4

« Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans. » 5

II et III. – (*Supprimés*) 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV (nouveau). – Le titre V du code de la voirie routière est complété par un chapitre IV ainsi rédigé : 7

« CHAPITRE IV

« Véloroutes

« Art. L. 154-1. – Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics et de toute collectivité territoriale dotée de la compétence "voirie". Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. » 10

Article 22 ter A (nouveau)

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi modifié : 1

1° Le premier alinéa est ainsi modifié : 2

a) Les mots : « sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » sont remplacés par les mots : « prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol » ; 3

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. » ; 4

2° Au début du second alinéa, le mot : « L' » est remplacé par les mots : « Le type d' ». 5

Article 22 ter (nouveau)

La section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 228-3 ainsi rétabli :

« Art. L. 228-3. – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire

Article 22 ter

La section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 228-3 ainsi rétabli :

« Art. L. 228-3. – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire

Texte adopté par le Sénat en première lecture

cyclable, sa faisabilité technique et financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité ~~rurale~~, ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national ~~vélo~~, lorsqu'ils existent. »

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. »

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

Article 22 quater (nouveau)

La section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 228-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 228-3-1. – En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial. »

« Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. »

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ou au schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré. »

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres

Article 23

I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Section 3

« Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides

« Art. L. 334-4. – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ~~ou~~ hybrides rechargeables qui s’approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d’un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l’autorisation prévue à l’article L. 333-1 n’exercent pas une activité d’achat d’électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service.→; »

Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

« Section 3

« Dispositions spécifiques à certaines activités d’alimentation

« Art. L. 334-4. – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables qui s’approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d’un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l’autorisation prévue à l’article L. 333-1 n’exercent pas une activité d’achat d’électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service.

« Ces dispositions s’appliquent également aux gestionnaires des voies fluviales et des ports et aux personnes agissant pour le compte de ces gestionnaires pour l’approvisionnement électrique des bateaux, engins flottants et établissements flottants au sens de l’article L. 4000-3 du code des transports ainsi que des navires au sens de l’article L. 5000-2 du même code. » ;

1° bis A (nouveau) Le titre IV du même livre III est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VII

« Infrastructures de recharge de véhicules électriques

« Section 1

« Raccordement indirect des infrastructures de recharge de véhicules électriques

« Art. L. 347-1. – Une infrastructure de recharge de véhicules électriques peut être raccordée indirectement au réseau public de distribution d’électricité. Un raccordement est indirect lorsque le point de soutirage du demandeur du raccordement n’est pas sur le réseau de distribution publique d’électricité.

« Art. L. 347-2. – Le raccordement indirect d’une infrastructure de recharge au réseau public de distribution d’électricité ne peut faire obstacle à l’exercice des droits relatifs au libre choix du fournisseur, prévus à l’article L. 331-1, des droits de participation aux mécanismes d’ajustement ou de réservation de puissance, mentionnés aux articles L. 321-10 et L. 321-12, et des droits de participation au mécanisme d’effacements de consommation mentionnés à l’article L. 321-15-1.

« Art. L. 347-3. – Pour l’application de l’article L. 347-2, un dispositif de décompte de la consommation ou de la production d’électricité est installé par le gestionnaire du réseau public de distribution d’électricité. Le tarif de la prestation de décompte du gestionnaire du réseau public de

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

1° *bis* (nouveau) Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Dispositions particulières

« Art. L. 443-13. – Les stations d'avitaillement de véhicules de transport terrestre ainsi que de flottes fluviales et maritimes en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation de fourniture prévue à l'article L. 443-1 n'exercent pas une activité de fourniture de gaz au sens du même article L. 443-1 mais une activité de prestation de service. » ;

2° (Supprimé)

I bis (nouveau). – Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes.

distribution d'électricité est défini dans les tarifs des prestations annexes réalisées à titre exclusif par les gestionnaires de réseaux mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 341-3.

« Art. L. 347-4. – Sauf disposition législative ou réglementaire contraire, les infrastructures de recharge raccordées indirectement sont soumises aux mêmes obligations que les infrastructures raccordées directement. » ;

1° *bis* Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Dispositions particulières

« Art. L. 443-13. – Les stations d'avitaillement de véhicules de transport terrestre ainsi que de flottes fluviales et maritimes en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation de fourniture prévue à l'article L. 443-1 n'exercent pas une activité de fourniture de gaz au sens du même article L. 443-1 mais une activité de prestation de service. » ;

2° (Supprimé)

I bis. – Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes.

Le maximum de la prise en charge est également fixé à 75 % pour les demandes de raccordement, adressées entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2022, concernant des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes. Le niveau de la prise en charge peut être différencié par niveau de puissance. Il est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

15

16

17

18

19

20

21

22

Texte adopté par le Sénat en première lecture

II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l’habitation est complétée par des articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 111-3-3. – Pour l’application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d’un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d’alimentation et de sécurité nécessaires à l’installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Un décret en Conseil d’État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d’alimentation et de sécurité des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« Art. L. 111-3-4. – I. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou ~~qui jouxtent~~ de tels bâtiments :

« 1° Au moins un emplacement sur cinq est ~~pré-équipé~~ et 2 % de ces emplacements, avec ~~un~~ minimum d’un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;

« 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l’accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Il en est de même :

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l’intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l’objet d’une rénovation importante ~~portant sur~~ le parc de stationnement ou ~~sur~~ l’installation électrique du bâtiment ;

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l’objet d’une rénovation importante ~~portant sur~~ le parc de stationnement ou ~~sur son infrastructure~~ électrique.

« II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont ~~pré-équipés~~ et l’équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d’électricité.

« Il en est de même :

Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l’habitation est complétée par des articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 111-3-3. – Pour l’application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d’un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d’alimentation et de sécurité nécessaires à l’installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Un décret en Conseil d’État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d’alimentation et de sécurité des installations de recharge ~~de~~ véhicules électriques ~~et~~ hybrides rechargeables.

« Art. L. 111-3-4. – I. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments :

« 1° Au moins un emplacement sur cinq est prééquipé et 2 % de ces emplacements, avec au minimum un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;

« 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l’accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, au moins deux emplacements sont équipés, dont l’un est réservé aux personnes à mobilité réduite.

« Il en est de même :

« a) Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l’intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l’objet d’une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l’installation électrique du bâtiment ;

« b) Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l’objet d’une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.

« II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont prééquipés. Leur équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d’électricité.

« Il en est de même :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante ~~portant sur~~ le parc de stationnement ou ~~sur~~ l'installation électrique du bâtiment ;

« 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante ~~portant sur~~ le parc de stationnement ou ~~sur son infrastructure~~ électrique.

« III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :

« 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;

« 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.

« IV. – Pour l'application des dispositions des I à III :

« 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;

« 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;

« 3° *(Supprimé)*

« Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ~~ou~~ hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment ; 33

« 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique. 34

« III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments : 35

« 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ; 36

« 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à un usage non résidentiel ou résidentiel. 37

« IV. – Pour l'application des dispositions des I à III : 38

« 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ; 39

« 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ; 40

« 3° *(Supprimé)* 41

« Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite. 42

« Ces bâtiments disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation. Les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de 43

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

« Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :

« 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

« 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises.

« Art. L. 111-3-7. – Pour l'application du *b* du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments ~~modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018~~, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont ~~précisées~~, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5, ~~et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article L. 141-5,~~ par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au même IV. »

III. – L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable

l'installation des points de charge. Dans ce cas, et en fonction de l'importance des travaux d'adaptation du réseau électrique, un nombre optimal de points de charge est installé.

« Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel. 44

« Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables : 45

« 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ; 46

« 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises. 47

« Art. L. 111-3-7. – Pour l'application du *b* du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont définies : 48

« 1° Pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte, par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5 du code de l'énergie, au plus tard le 1^{er} janvier 2022. Ces précisions sont intégrées à l'initiative du Gouvernement ou du président de la collectivité dans les programmations pluriannuelles de l'énergie dans le cadre d'une procédure de révision simplifiée, conformément au III de l'article L. 141-5 du code de l'énergie et selon des modalités fixées par le décret mentionné à l'article L. 141-6 du même code ; 49

« 2° Pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV de l'article L. 141-5 dudit code, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au même IV. » 50

III. – (*Non modifié*) 51

Texte adopté par le Sénat en première lecture

est déposée à compter du 11 mars 2021.

III *bis* (*nouveau*). – A. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :

1° Le III de l’article L. 111-3-10, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé :

« III. – Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;

2° Au début du premier alinéa de l’article L. 111-3-12, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ;

3° L’article L. 111-3-11, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi modifié :

a) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l’alimentation d’une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;

b) L’avant-dernier alinéa est supprimé.

B. – Les 1° et 2° du A du présent III *bis* entrent à ~~vigueur à compter du~~ 11 mars 2021.

IV. – (*Supprimé*)

Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

III *bis*. – A. – Le livre I^{er} du code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié : 52

1° Le III de l’article L. 111-3-10, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé : 53

« III. – Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments ainsi que la nature des dispositifs de sécurisation adaptée au risque des places de stationnement. » ; 54

2° Au début du premier alinéa de l’article L. 111-3-12, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ; 55

3° L’article L. 111-3-11, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi modifié : 56

a) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l’alimentation d’une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ; 57

b) L’avant-dernier alinéa est supprimé ; 58

4° (*nouveau*) À la première phrase du premier alinéa des articles L. 152-1 et L. 152-4, après le mot : « articles », est insérée la référence : « L. 111-3-4 ». 59

B. – Les 1°, 2° et 4° du A du présent III *bis* entrent en ~~vigueur le~~ 11 mars 2021. 60

IV. – (*Supprimé*) 61

Article 23 bis A (*nouveau*)

Le livre IV du code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié : 1

1° L’article L. 411-1 est complété par trois alinéas ainsi rédigés : 2

« Lorsque les aires de stationnement sont mutualisées en application de l’article L. 151-47 du code de l’urbanisme, les organismes d’habitations à loyer modéré peuvent également louer librement les aires de stationnement dont ils disposent. 3

« Les usagers bénéficient d’un droit d’usage sur toute place libre, sans droit de préférence sur une aire de 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

stationnement identifiée.

« Le droit d'usage est consenti à titre précaire et révoquant à tout moment par le bailleur. Dans la limite des droits d'usage dont le bailleur dispose, un locataire de ce bailleur ne peut se voir opposer un refus de droit d'usage d'une aire de stationnement au motif que cette aire est utilisée par une personne ne louant pas un logement dans le parc de ce bailleur. » ;

2° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 442-6-4 est complétée par les mots : « , y compris lorsqu'elle fait l'objet d'une mutualisation ».

Article 23 bis

(Conforme)

Article 23 ter (nouveau)

Les conditions dans lesquelles les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent de piloter la recharge et d'assurer la bidirectionnalité des flux sont précisées par un décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

Article 23 ter

I. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre IV du livre VI du code de l'énergie est ainsi modifiée :

1° L'article L. 641-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 641-4. – Les carburants et carburants alternatifs autorisés en France sont référencés aux arrêtés prévus à l'article 265 ter du code des douanes. » ;

2° Après le même article L. 641-4, sont insérés des articles L. 641-4-1 et L. 641-4-2 ainsi rédigés :

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

« II. – On entend par :

« 1° Point de recharge : une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ou une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois ;

« 2° Point de ravitaillement : une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant à l'exception du gaz naturel liquéfié par

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile :

« 3° Point de ravitaillement en gaz naturel liquéfié : ⁹
une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en gaz naturel liquéfié, consistant soit en une installation fixe ou mobile, soit en une installation offshore ou en d'autres systèmes.

« Art. L. 641-4-2. – Les opérateurs d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs accessibles au public veillent à garantir l'interopérabilité et l'itinérance de la recharge selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État. ¹⁰

« 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 accessibles au public sont précisées par décret. » ; ¹¹

3° Après l'article L. 641-5, il est inséré un article ¹²
L. 641-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 641-5-1. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 641-5, les règles techniques d'utilisation et les caractéristiques des carburants alternatifs sont définies par voie réglementaire. » ¹³

II. – La section 3 du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie, telle qu'elle résulte de l'article 23 de la présente loi, est complétée par des articles L. 334-5 et L. 334-6 ainsi rédigés : ¹⁴

« Art. L. 334-5. – Les infrastructures de recharge électrique accessibles au public respectent les exigences de l'article L. 641-4-2. Les opérateurs d'infrastructures de recharge électrique mettent à la disposition du public les informations relatives à la puissance réelle maximale de l'infrastructure de recharge. ¹⁵

« Art. L. 334-6. – 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 sont précisées par décret. » ¹⁶

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 23 quater (nouveau)

I. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la compétence mentionnée au premier alinéa a été transférée aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre ou aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité mentionnées à l'article L. 2224-31 ou aux autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 du code des transports ou, en Île-de-France, à l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 du même code, son titulaire peut élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dans le cadre prévu à l'article L. 334-7 du code de l'énergie. »

II. – Le chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« **Les schémas de développement des infrastructures de charges pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables**

« Art. L. 334-7. – Le schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit.

« Ce schéma est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 du code des transports et, en Île-de-France, avec l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 du même code, avec la région ainsi qu'avec les gestionnaires de voiries concernés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article, notamment le contenu du schéma.

« Art. L. 334-8. – Pour l'élaboration du schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

véhicules hybrides rechargeables, les opérateurs d'infrastructures de recharge fournissent aux collectivités territoriales ou aux établissements publics en charge de l'élaboration de ce schéma des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures.

« Lorsque la divulgation de certaines informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, au secret commercial ou statistique, le ministre chargé de l'énergie précise les conditions et les modalités de collecte et d'exploitation des informations dont la communication est susceptible de porter atteinte à un secret protégé par la loi. 10

« Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret. » 11

III. – Le 11° de l'article L. 1214-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 334-7 du code de l'énergie. » 12

IV. – Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2025, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public qui s'inscrivent dans le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge mentionné à l'article L. 334-7 du même code. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. 13

Article 24

I. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés :

« Art. L. 111-3-8. – Le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et

Article 24

I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié : 1

1° La section 1 telles qu'elle résulte de l'article 23 de la présente loi est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés : 2

« Art. L. 111-3-8. – Le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement d'installations dédiées à la recharge de 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

permettant un décompte individualisé des consommations, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.

« Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de tels équipements ou la décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.

« Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

« Art. L. 111-3-9. – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;

2° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est abrogée.

II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :

1° Le *i* du II de l'article 24 est ainsi rédigé :

« *i*) La décision d'équiper les emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques ~~ou~~ hybrides

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations, par un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.

« Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires de réaliser de telles installations en vue d'assurer l'équipement nécessaire dans un délai raisonnable. 4

« Afin de lui permettre de réaliser une étude et un devis pour les travaux mentionnés au premier alinéa, le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndic permet l'accès aux locaux techniques de l'immeuble concernés au prestataire choisi par le locataire ou l'occupant de bonne foi. 5

« Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent se prévaloir du présent article ni de l'article L. 111-3-9. 6

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. 7

« Art. L. 111-3-9. – Avant la réalisation des travaux mentionnés à l'article L. 111-3-8 dans un immeuble collectif, une convention est conclue entre le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic et le prestataire choisi par le locataire, l'occupant de bonne foi ou le copropriétaire pour la réalisation des travaux. 8

« Cette convention fixe les conditions d'accès et d'intervention du prestataire aux parties et équipements communs pour l'installation, la gestion et l'entretien des équipements permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals. 9

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment le délai dans lequel la convention mentionnée est conclue. » ; 10

2° La sous-section 4 de la section 2 est abrogée. 11

II. – La section 1 du chapitre II de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée : 12

1° Le *i* du II de l'article 24 est ainsi rédigé : 13

« *i*) La décision d'équiper les emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides 14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

rechargeables. » ;

~~2° À l'article 24-5, le mot : « intérieures » est supprimé et, après les deux occurrences du mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables » ;~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

rechargeables et de réaliser l'étude mentionnée au III de l'article 24-5. » ;

2° L'article 24-5 est ainsi modifié : 15

a) (nouveau) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ; 16

b) Les mots : « ou des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules » et les mots : « ou la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique » sont supprimés ; 17

c) (nouveau) Sont ajoutés des II à IV ainsi rédigés : 18

« II. – Les III et IV du présent article sont applicables lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé des installations électriques intérieures et extérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules. 19

« III. – Quand les travaux permettant de réaliser les installations mentionnées au II n'ont pas été réalisés, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires la question de la réalisation d'une étude portant sur l'adéquation des installations électriques existantes aux équipements de recharge et, le cas échéant, les travaux à réaliser à cet effet. 20

*« IV. – Le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires la question des travaux mentionnés au *i* du II de l'article 24 ou au *j* de l'article 25 et, le cas échéant, les conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique.* 21

« Sont joints à la convocation à l'assemblée générale des copropriétaires : 22

« 1° Le détail des travaux à réaliser ; 23

« 2° Les devis et les plans de financement élaborés à cet effet ; 24

« 3° Le cas échéant, le projet de contrat fixant les conditions de gestion du réseau électrique modifié ; 25

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

3° (*nouveau*) Au j de l'article 25, le mot : « ~~intérieures~~ » est supprimé et, après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ».

III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la présente loi, aux assemblées générales convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

I A (*nouveau*). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires,

« 4° Lorsqu'elle a été réalisée, l'étude mentionnée au III du présent article. » 26

« Un ou plusieurs copropriétaires peuvent demander au syndic d'inscrire à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires la question des travaux mentionnés au premier alinéa du présent IV pour qu'ils soient réalisés sous la responsabilité du syndicat des copropriétaires et aux frais des seuls copropriétaires demandeurs. Cette délibération est adoptée dans les conditions prévues au I de l'article 24. » ; 27

3° Au j de l'article 25, après le mot : « intérieures », sont insérés les mots : « ou extérieures » et, après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ». 28

III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la présente loi, aux assemblées générales de copropriétaires convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. 29

IV (*nouveau*). – Le syndic inscrit les questions mentionnées au III et au premier alinéa du IV de l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires avant le 1^{er} janvier 2023. 30

Article 24 bis (*nouveau*)

Après le mot : « rechargeables », la fin du i du 6° du I de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigée : « ou des navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène pour véhicules ou pour navires ou mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de tels infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires ; ».

Article 25

I A. – Le code de l'énergie est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé : 2

« 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

aurait ~~encourus~~. » ;

2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié :

a) Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz » qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1, tels qu'ils résultent des *b* et *c* du présent 2° ;

b) À l'article L. 446-1, ~~les mots : « prévue au »~~ sont remplacés par les mots : « prévue à la section 2 du » ;

c) Après le même article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 446-1-1.* – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque :

« 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ;

« 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié ;

« 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ;

d) Est ajoutée une section 2 intitulée : « L'obligation d'achat » qui comprend les articles L. 446-2 à L. 446-5 ;

e) La section 2, telle qu'elle résulte du *d* du présent 2°, est complétée par un article L. 446-6 ainsi rédigé :

« *Art. L. 446-6.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat d'achat a été faite en application des articles L. 446-2 et L. 446-5 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat d'achat. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe 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 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

aurait supportés. » ;

2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié : 4

a) Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz »₂ qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1, tels qu'ils résultent des *b* et *c* du présent 2° ; 5

b) À l'article L. 446-1, le mot : « au » est remplacé par le mot : « à la section 2 du » ; 6

c) Après le même article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé : 7

« *Art. L. 446-1-1.* – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque : 8

« 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ; 9

« 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié ; 10

« 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ; 11

d) Après l'article L. 446-1-1, est insérée une section 2 intitulée : « L'obligation d'achat »₂ qui comprend les articles L. 446-2 à L. 446-5 ; 12

e) La section 2 telle qu'elle résulte du *d* du présent 2° est complétée par un article L. 446-6 ainsi rédigé : 13

« *Art. L. 446-6.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat d'achat a été faite en application des articles L. 446-2 et L. 446-5 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat d'achat. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés. 14

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe 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 ainsi que 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 15

Texte adopté par le Sénat en première lecture

administrative compétente.

f) Est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Le complément de rémunération

« Art. L. 446-7. – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :

« 1° Les installations qui produisent du biogaz par la méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle ;

« 2° Les installations de stockage de déchets non dangereux qui produisent du biogaz à partir de déchets ménagers et assimilés sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle.

« Art. L. 446-8. – Les installations qui bénéficient ou ont bénéficié d'un contrat d'achat au titre des articles L. 314-1, L. 446-2 ou L. 446-5 ou d'un contrat offrant un complément de rémunération au titre de l'article L. 314-18 ne peuvent bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7.

« Art. L. 446-9. – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :

« 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;

« 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;

« 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.

« Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de l'installation et des aides financières ou fiscales, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le bénéfice du

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

administrative compétente.» ;

f) Est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Le complément de rémunération

« Art. L. 446-7. – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 et dont la production est majoritairement destinée à des usages liés à la mobilité peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :

« 1° Les installations qui produisent du biogaz par la méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle ;

« 2° Les installations de stockage de déchets non dangereux qui produisent du biogaz à partir de déchets ménagers et assimilés sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle.

« Art. L. 446-8. – Les installations qui bénéficient ou ont bénéficié d'un contrat d'achat au titre des articles L. 314-1, L. 446-2 ou L. 446-5 ou d'un contrat offrant un complément de rémunération au titre de l'article L. 314-18 ne peuvent bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7.

« Art. L. 446-9. – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :

« 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;

« 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;

« 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.

« Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de l'installation et des aides financières ou fiscales dont elle bénéficie, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

Texte adopté par le Sénat en première lecture

complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.

« Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.

« *Art. L. 446-10.* – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.

« *Art. L. 446-11.* – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.

« *Art. L. 446-12.* – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.

« *Art. L. 446-13.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe 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 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.

« *Art. L. 446-14.* – I. – 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, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

bénéfice du complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.

« Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.

« *Art. L. 446-10.* – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.

« *Art. L. 446-11.* – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.

« *Art. L. 446-12.* – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.

« *Art. L. 446-13.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe 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 ainsi que 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.

« *Art. L. 446-14.* – I. – 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, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

28

29

30

31

32

33

34

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.

« III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II sont établies au cas par cas et ~~peuvent être modifiées au cours de la vie du contrat par la Commission de régulation de l'énergie~~ afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe ~~et peut modifier~~ les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission.

« Art. L. 446-15. – I. – 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, ~~et lorsque les conditions concurrentielles sont jugées satisfaisantes par la Commission de régulation de l'énergie,~~ l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.

« III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants :

« 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ;

« 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ;

« 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ;

« 4° L'efficacité énergétique ;

« 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de programmation pluriannuelle de l'énergie et la protection de l'environnement ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit. 35

« III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II sont établies au cas par cas afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission. 36

« Art. L. 446-15. – I. – 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, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. 37

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit. 38

« III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants : 39

« 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ; 40

« 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ; 41

« 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ; 42

« 4° L'efficacité énergétique ; 43

« 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie et avec la protection de l'environnement ; 44

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;

« 7° Dans une mesure limitée, à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet ~~d'injection de biogaz~~ ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, ~~qu'elles~~ soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 ~~et suivants~~ du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.

« Art. L. 446-16. – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.

« Art. L. 446-17. – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport ~~lorsque c'est économiquement pertinent~~, dans des conditions définies par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

II. – (*Supprimé*)

Article 25 bis A (nouveau)

~~I. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un h ainsi rédigé :~~

~~« h) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »~~

~~II. – L'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;

« 7° Dans une mesure limitée, à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, que ces sociétés soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 à L. 1525-3 du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.

« Art. L. 446-16. – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.

« Art. L. 446-17. – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé créée après la publication de la loi n° du d'orientation des mobilités peut être raccordée au réseau de transport, dans des conditions définies par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

II. – (*Supprimé*)

Articles 25 bis A et 25 bis

(*Supprimés*)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

présent article, s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Article 25 bis (nouveau)

L'article L. 221-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Conformément aux objectifs fixés aux 2° et 3° de l'article L. 100-4, les économies d'énergie mentionnées au présent article visent à réduire la consommation énergétique finale ainsi que la consommation énergétique primaire des énergies fossiles. Ces économies d'énergie sont réalisées dans les secteurs résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports ou des réseaux. Elles peuvent notamment consister, dans le secteur des transports, en la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ou de ravitaillement de véhicules en gaz ou en hydrogène, l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions, le remplacement de véhicules par des véhicules à faibles et très faibles émissions ou la conversion de véhicules en véhicules à faibles et très faibles émissions ainsi qu'en la création, l'entretien ou l'exploitation de services de transport collectifs de voyageurs utilisant des véhicules à faibles et très faibles émissions ou encore la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes comme les routes solaires. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 25 ter (nouveau)

À la fin de l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme, les mots : « , dans des conditions définies par décret » sont supprimés.

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion

Article 26 AA (nouveau)

I. – La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici ¹ 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres, entendue comme le cycle carbone de l'énergie utilisée.

II. – Pour atteindre cet objectif, la France se fixe ² les objectifs intermédiaires suivants :

³ 1° Une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs, permettant, en 2030, de remplir les objectifs fixés par le

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ;

2° La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040.

III. – Tous les cinq ans à compter de la publication de la présente loi, la mise en œuvre du présent article fait l'objet d'un rapport d'évaluation de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Il donne lieu à un débat en séance publique à l'Assemblée nationale et au Sénat.

Article 26 ABA (nouveau)

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de transposer les dispositions de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, en cours d'adoption, et notamment de :

1° Fixer, pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices respectivement définis aux articles L. 1211-1 et L. 1212-1 du code de la commande publique, des obligations progressives dans le temps d'une proportion minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules lourds acquis ou pris en location chaque année pour renouveler ou compléter leur parc ;

2° Fixer des obligations progressives dans le temps d'une proportion minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de contrats de services conclus par ces mêmes pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au présent article.

Article 26 AB (nouveau)

Le titre II du livre III du code de la route est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« CHAPITRE VIII

« Messages promotionnels

« Art. L. 328-I. – Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports, ou partagées ainsi que des transports en commun.

« Un décret fixe les conditions d'application du présent article. »

Article 26 AC (nouveau)

L'article L. 224-7 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-7. – I. – L'État et ses établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement.

« II. – Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale :

« 1° De 20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021 ;

« 2° De 30 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} juillet 2021.

« III. – À compter du 1^{er} janvier 2026, les véhicules à très faibles émissions représentent 37,4 % des véhicules acquis ou utilisés lors du renouvellement annuel par les personnes mentionnées aux I et II, conformément aux normes européennes en la matière.

« IV. – Sans être inclus dans le champ des obligations définies aux I à III, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police nationale, de la gendarmerie et de la sécurité civile, ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et

2

3

4

5

1

2

3

4

5

6

7

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 26 A (nouveau)

La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-10 ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 224-10. – Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7.~~

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

Article 26 B (nouveau)

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-11 ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 224-11. – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

maritimes peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux mêmes I à III avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions. »

Article 26 A

La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-10 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-10. – Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7 dans la proportion minimale :

« 1° De 10 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2022 ;

« 2° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2024 ;

« 3° De 35 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2027 ;

« 4° De 50 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2030.

« Sont pris en compte dans l'évaluation de la taille du parc géré par une entreprise les véhicules gérés par ses filiales dont le siège est situé en France ainsi que les véhicules gérés par ses établissements situés en France.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

Article 26 B

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-11. – Les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du code des transports qui mettent en relation un nombre de conducteurs supérieur à un seuil fixé par décret 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 tels que définis au 1° de l'article L. 224-7 du présent code. Les modalités d'application du présent article, notamment la part minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1^o de l'article L. 224-7 du présent code. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

II. – Les VI et VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

en relation ainsi que l'évolution de cette part minimale, sont définies par décret. Cette trajectoire est établie en cohérence avec la stratégie bas-carbone prévue à l'article L. 222-1 B. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Article 26 CA (nouveau)

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-12. – Pour chacune des personnes redevables des obligations prévues aux articles L. 224-7 à L. 224-11 du présent code, est rendu public le pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente. Ces données sont rendues publiques dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé.

« Un décret prévoit les conditions dans lesquelles les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article rendent annuellement compte du respect de leurs obligations. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021, pour les obligations afférentes à l'année 2020.

Article 26 CB (nouveau)

I. – L'obligation mentionnée au VI de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ne s'applique aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1 qu'à partir du 1^{er} janvier 2023.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 26 C (nouveau)

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation ~~des transports aérien et maritime.~~

Article 26

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II. – L'obligation mentionnée au 1° de l'article L. 224-10 du code de l'environnement ne s'applique aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1 qu'à partir du 1^{er} janvier 2023.

Article 26 C

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans les secteurs du transport aérien et du transport maritime. Ce rapport porte également sur le développement des biocarburants dans le domaine du transport aérien ainsi que sur le développement des carburants marins alternatifs dans le domaine du transport maritime. Il dresse le bilan des actions engagées et présente la stratégie retenue.

Article 26

IA (nouveau). – La sous-section I de la section I du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au 9° de l'article L. 1214-2, tel qu'il résulte du h du 4° du I de l'article 5 de la présente loi, après le mot : « employeur », sont insérés les mots : « ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail » ;

2° L'article L. 1214-8-2, tel qu'il résulte du b du 10° du I de l'article 5, est ainsi modifié :

a) Après le mot : « organisatrice », la fin du II est ainsi rédigée : « le plan de mobilité employeur peut tenir compte du plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice. » ;

b) Après le même II, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. – À défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du même code élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais de transport personnel mentionnés aux

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 dudit code. »

I B (nouveau). – L'article L. 2242-17 du code du travail est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail, notamment en réduisant le coût de la mobilité, en incitant à l'usage des modes de transport vertueux ainsi que par la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du présent code. »

I C (nouveau). – Les IA et IB du présent article ne s'appliquent qu'aux entreprises mentionnées à l'article L. 2143-3 du code du travail et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site.

I. – Le code du travail est ainsi modifié :

I. – Le chapitre I^{er} du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail est ainsi modifié :

1° A (nouveau) L'article L. 3261-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3261-1. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux employeurs mentionnés à l'article L. 3211-1.

« Elles s'appliquent également, dans des conditions et selon des modalités prévues par décret, 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. » ;

1° B (nouveau) L'article L. 3261-3 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « et des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène » ;

b) Après le mot : « dehors », la fin du 1° est ainsi rédigée : « d'une commune desservie par un service de transport public collectif régulier ou d'un service privé mis en place par l'employeur et incluse dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ayant réalisé un plan de mobilité ; »

c) L'avant-dernier alinéa est supprimé ;

1° L'article L. 3261-3-1 est ainsi rédigé :

1° L'article L. 3261-3-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3261-3-1. – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de

« Art. L. 3261-3-1. – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de

Texte adopté par le Sénat en première lecture

carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret. » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis par décret sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret. » ;

1° bis (nouveau) L'article L. 3261-4 est ainsi rédigé : 20

« Art. L. 3261-4. – Le montant, les modalités et les critères d'attribution de la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 sont déterminés par accord d'entreprise ou par accord interentreprises, et à défaut par accord de branche. À défaut d'accord, la prise en charge de ces frais est mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du comité social et économique, s'il existe. » ; 21

1° ter (nouveau) Après la section 3, est insérée une section 4 ainsi rédigée : 22

« Section 4

 23

« Titre-mobilité

 24

« Art. L. 3261-5. – La prise en charge mentionnée aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 peut prendre la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée "titre-mobilité". Ce titre est émis par une société spécialisée qui les cède à l'employeur contre paiement de leur valeur libératoire et, le cas échéant, d'une commission. 25

« Art. L. 3261-6. – L'émetteur du titre-mobilité ouvre un compte bancaire ou postal sur lequel sont uniquement versés les fonds qu'il perçoit en contrepartie de la cession de ces titres. 26

« Le montant des versements est égal à la valeur libératoire des titres mis en circulation. 27

« Les fonds provenant d'autres sources, notamment des commissions éventuellement perçues par les émetteurs, ne peuvent être versés aux comptes ouverts en application du présent article. 28

« Art. L. 3261-7. – Les comptes prévus à l'article L. 3261-6 sont des comptes de dépôt de fonds intitulés "comptes de titre-mobilité". 29

« Sous réserve du même article L. 3261-6 et du présent article ainsi que du décret prévu à l'article L. 3261-10, ils ne peuvent être débités qu'en règlement de biens ou de services spécifiques liés aux déplacements de salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. 30

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

fournis ou commercialisés par des organismes agréés, dans des conditions fixées par ce même décret.

« Les émetteurs spécialisés mentionnés à l'article L. 3261-6 qui n'ont pas déposé à l'avance, sur leur compte de titre-mobilité, le montant de la valeur libératoire des titres-mobilité qu'ils cèdent à des employeurs ne peuvent recevoir de ces derniers, en contrepartie de cette valeur, que des versements effectués au crédit de leur compte, à l'exclusion d'espèces, d'effets ou de valeurs quelconques. » 31

« Art. L. 3261-8. – En cas de procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaire de l'émetteur, les salariés détenteurs de titres non utilisés mais encore valables et échangeables à la date du jugement déclaratif peuvent, par priorité à toute autre créance privilégiée ou non, se faire rembourser immédiatement, sur les fonds déposés aux comptes ouverts en application de l'article L. 3261-6, le montant des sommes versées pour l'acquisition de ces titres-mobilité. » 32

« Art. L. 3261-9. – Les titres qui n'ont pas été présentés au remboursement par un organisme mentionné à l'article L. 3261-7 avant la fin du deuxième mois suivant l'expiration de leur période d'utilisation sont définitivement périmés. » 33

« Sous réserve de prélèvements autorisés par le décret prévu à l'article L. 3261-10, la contre-valeur des titres périmés est versée au budget des activités sociales et culturelles des entreprises auprès desquelles les salariés se sont procuré leurs titres. » 34

« Art. L. 3261-10. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent titre, notamment : » 35

« 1° Les mentions qui figurent sur les titres-mobilité et les conditions d'apposition de ces mentions ; » 36

« 2° Les conditions d'utilisation et de remboursement de ces titres ; » 37

« 3° Les règles de fonctionnement des comptes bancaires spécialement affectés à l'émission et à l'utilisation des titres mobilité ; » 38

« 4° Les conditions du contrôle de la gestion des fonds mentionnées à l'article L. 3261-7. » ; » 39

1° *quater* (nouveau) La section 4 devient la section 5 ; 40

1° *quinquies* (nouveau) L'article L. 3261-5 devient l'article L. 3261-11 et est ainsi rédigé : 41

« Art. L. 3261-11. – Un décret en Conseil d'État 42

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° (nouveau) Le chapitre III du titre II du livre IV de la troisième partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Prise en charge des frais de transports personnels

« Art. L. 3423-10. — Pour l'application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article L. 3261-3-1, après les mots : « lieu de travail », sont insérés les mots : « en transport maritime ».

II. — À la fin du b du 19^{ter} de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburant ».

III. — Au e du 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, la première occurrence des mots : « la limite prévue » est remplacée par les mots : « les limites prévues ».

IV. — Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

V (nouveau). — La perte de recettes résultant pour l'État de la possibilité du cumul entre le forfait "mobilités durables" et la prise en charge par les employeurs d'une partie des frais de transport public des salariés est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

détermine les modalités des prises en charge prévues aux articles L. 3261-2 à L. 3261-4, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel, ainsi que les sanctions pour contravention aux dispositions du présent chapitre. » ;

2° (Supprimé)

43

II. — Le b du 19^{ter} de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié :

44

1° À la fin, les mots : « 200 € par an » sont remplacés par les mots : « 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant » ;

45

2° (nouveau) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la prise en charge des frais de transports personnels engagés par les salariés est cumulée avec la prise en charge prévue à l'article L. 3261-2 du code du travail, l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre 400 € par an et le montant de l'avantage mentionné au a du présent 19^{ter} ; ».

46

III et IV. — (Non modifiés)

47

V à X. — (Supprimés)

48

Texte adopté par le Sénat en première lecture

VI (nouveau). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de la possibilité du cumul entre le forfait “mobilités durables” et la prise en charge par les employeurs d’une partie des frais de transport public des salariés est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VII (nouveau). – La perte de recettes résultant pour l’État de l’augmentation du plafond des frais exposés pour l’alimentation de véhicules électriques et à hydrogène pouvant être pris en charge par les employeurs est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VIII (nouveau). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de l’augmentation du plafond des frais exposés pour l’alimentation de véhicules électriques et à hydrogène pouvant être pris en charge par les employeurs est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IX (nouveau). – La perte de recettes résultant pour l’État du 2° du I est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

X (nouveau). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du 2° du I est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

Article 26 bis A (nouveau)

I. – Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par voie d’ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi permettant de définir les conditions de la prise en charge par l’employeur des frais de transport mentionnés à la section 3 du chapitre 1^{er} du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail, au regard d’un bilan effectué dix-huit mois après la promulgation de la présente loi de la conclusion d’accords collectifs portant sur les sujets mentionnés au 8° de l’article L. 2242-17 du même code.

II. – Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par voie d’ordonnance toutes mesures à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions prévues à l’article 37-1 de la Constitution.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 27

I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du ~~code de l'environnement~~ est ainsi rédigé :

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en ~~tout ou partie~~ couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action ~~pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs~~ de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et ~~pour~~ respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 ~~lorsqu'il existe.~~

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la ~~mise en place~~, sur tout ou partie du territoire ~~de la métropole ou de l'établissement public de coopération~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

permettant d'expérimenter, pendant une durée ne dépassant pas cinq ans, des modalités particulières à certaines régions selon lesquelles, à leur demande, les employeurs de leur territoire prennent en charge une partie des frais de transport mentionnés à la section 3 du chapitre I^{er} du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail.

III. – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance. 3

Article 26 bis (nouveau)

Au deuxième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, après le mot : « mesure », sont insérés les mots : « ainsi que leur classification au titre de leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique telle que définie au troisième alinéa du présent article, ».

Article 27

IA (nouveau). – Le deuxième alinéa du I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi modifié : 1

1° Les mots : « existant au 1^{er} janvier 2017 et » sont supprimés ; 2

2° Sont ajoutés les mots : « ou dans un délai de deux ans à compter de leur création ou de la date à laquelle ils dépassent le seuil de 20 000 habitants ». 3

I. – Le 3° du II du même article L. 229-26 est ainsi rédigé : 4

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. Ce plan d'action, élaboré après consultation de l'organisme agréé en application de l'article L. 221-3, contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4, lorsque ce dernier existe. 5

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~intercommunale~~, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude ~~comporte~~ également l'~~analyse~~ de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à ~~zéro émission moteur à partir de 2025~~.

« Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints ~~aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci~~ est renforcé dans un délai ~~de dix-huit mois~~.

« Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'~~entrée en vigueur~~ de la loi n° du d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, ~~dans un délai, décompté de la date de promulgation de cette loi :~~

« a) ~~D'un an~~ pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;

« b) ~~De deux ans~~ pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ~~→~~.

II. – Le d du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 ».

III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° La première phrase est complétée par les mots : « , ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

mobilité, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude porte également sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. Le plan d'action prévoit également les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.

« Si les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'action est renforcé dans un délai d'un an. 7

« Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant la publication de la loi n° du d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial : 8

« a) Avant le 1^{er} janvier 2021 pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ; 9

« b) Avant le 1^{er} janvier 2022 pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. 10

« Quand le plan climat-air-énergie territorial comporte un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques au jour de publication de la loi n° du précitée, ce dernier est mis à jour avant l'échéance prévue aux a et b du présent 3°. » 11

II. – (*Non modifié*) 12

III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié : 13

1° La première phrase est complétée par les mots : « ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 » ; 14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

2° (*nouveau*) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnée au deuxième alinéa du 3° du II dudit article L. 229-26. » ;

3° Au début de la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Le plan climat-air-énergie territorial ».

Article 28

I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° (*Supprimé*)

2° Le I est ainsi modifié :

a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions peuvent être créées dans les agglomérations et dans » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'instauration d'une zone à faibles émissions 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. » ;

2° bis (*nouveau*) Le II est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

—aux première et deuxième phrases, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité mentionnée au deuxième alinéa du même 3°. » ;

3° Au début de la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Chaque plan climat-air-énergie territorial ».

Article 28

I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° (*Supprimé*)

2° Le I est ainsi modifié :

a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 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. À compter du 1^{er} 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. » ;

2° bis Le II est ainsi modifié :

a) Aux première, deuxième et dernière phrases du premier alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—à la dernière phrase, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;

3° Le III est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « , est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;

b) Le second alinéa est supprimé ;

c) Sont ajoutés ~~trois~~ alinéas ainsi rédigés :

« Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions 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 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 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° 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 de ~~réfiguration imposée~~ au deuxième alinéa du même 3°. » ;

4° (*nouveau*) Au V, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions ».

II. – Après le ~~même~~ article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

b) Au deuxième alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ; 9

3° Le III est ainsi modifié : 10

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ; 11

b) Le second alinéa est supprimé ; 12

c) Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés : 13

« 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. 14

« 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. 15

« 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°. 16

« 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 œuvre. » ; 17

4° Au V, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité ». 18

II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé : 19

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Art. L. 2213-4-2. – 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 de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions 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'État 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 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;

« 2° *(Supprimé)*

« 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 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 de contrôle ~~mobiles~~ 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 permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° et 2° du présent II.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. L. 2213-4-2. – 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. 20

« II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. 21

« 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. 22

« L'autorisation ne peut être délivrée que si : 23

« 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 ; 24

« 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 œuvre 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'exède pas 0,025 ; 25

« 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. 26

« Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs mobiles de contrôle sont ajoutés. 27

« 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. 28

« 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. 29

« Les huitième et avant-dernier alinéas et les conditions mentionnées aux 1° et 2° du présent II ne sont pas 30

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 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 ~~premier alinéa~~ du 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 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 a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone

applicables lorsque les dispositifs mis en œuvre pour les finalités mentionnées au premier alinéa du I permettent de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au même premier alinéa sans que soient mis en œuvre 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 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

31

32

33

34

35

36

Texte adopté par le Sénat en première lecture

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'État, 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'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État 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.~~

« V (nouveau). – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II du présent article ont été mis en place à l'initiative d'une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1.

« VI (nouveau). – La mise en place des dispositifs de contrôle prévus au présent article est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

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'État, 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. 37

« IV. – (Supprimé) 38

« V. – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II ont été mis en place à l'initiative d'une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1. 39

« VI. – (Supprimé) 40

Article 28 bis A (nouveau)

À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 223-1 du code de l'environnement, les mots : « y compris, le cas échéant, » sont remplacés par les mots : « de restriction ou de suspension ».

Article 28 bis B (nouveau)

Au 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après la seconde occurrence du mot : « heures », sont insérés les mots : « ou de manière permanente ».

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 28 bis (nouveau)

L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les mêmes conditions que celles prévues aux ~~deux~~ alinéas précédents, 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 ~~à faibles émissions~~ dont elle est propriétaire. »

Article 28 ter A (nouveau)

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 224-8, il est inséré un article L. 224-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 224-8-1.* – Les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique sont dispensées de l'accord des constructeurs lorsqu'elles répondent à des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

2° À la fin de l'article L. 224-9, la référence : « et L. 224-8 » est remplacée par la référence : « à L. 224-8-1 ».

Article 28 ter (nouveau)

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 571-10-2.* – ~~L'évaluation et la mesure des nuisances sonores entraînées par les transports ferroviaires prennent en compte des critères de fréquence ainsi que des critères d'intensité des nuisances, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel.~~

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa ~~et prenant notamment en compte la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des trains.~~ »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 28 bis

L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé : 1

« 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. » 2

Article 28 ter A

(Supprimé)

Article 28 ter

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé : 1

« *Art. L. 571-10-2.* – Les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. 2

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa. » 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 28 quater A (nouveau)

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 571-10-3. – Les nuisances générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent aux abords de celles-ci font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique.

« L'État engage une concertation avec les parties prenantes concernées pour définir, d'ici à 2020, les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires mentionnées au premier alinéa, pour déterminer une unité de mesure spécifique de ces nuisances, pour fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires ainsi que pour déterminer les responsabilités de chacune des parties prenantes.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation et de mesure des nuisances vibratoires en fonction des indicateurs mentionnés au premier alinéa. »

Article 28 quater B (nouveau)

L'article L. 130-9 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'État fixe la procédure pour l'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des appareils de contrôle automatique. Cette expérimentation est de deux ans. »

Article 28 quater (nouveau)

Le titre VII du livre V du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Prévention de la pollution sonore » ;

2° Au début, il est ajouté un article L. 571-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 571-1 A. – L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un

1

2

3

4

1

2

1

2

3

4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

environnement sonore sain.

« Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique. » : 5

3° À l'article L. 571-1, les mots : « l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions » sont remplacés par les mots : « la pollution sonore, soit l'émission ou la propagation ». 6

Article 28 quinquies (nouveau)

I. – L'article L. 112-11 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé : 1

« Art. L. 112-11. – I. – Lorsque des immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage mixte professionnel et d'habitation et des immeubles non bâtis constructibles situés dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit font l'objet de location ou de vente, un document informant de cette situation est communiqué au futur acquéreur ou locataire dans les conditions prévues au II. 2

« Ce document comporte : 3

« 1° L'indication claire et précise de cette zone ; 4

« 2° L'adresse du service d'information en ligne permettant de consulter le plan d'exposition au bruit ; 5

« 3° La mention de la possibilité de consulter le plan d'exposition au bruit à la mairie de la commune où est sis l'immeuble. 6

« Les locations mentionnées au premier alinéa du présent I sont celles soumises à la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986. 7

« II. – Ce document est : 8

« 1° Intégré au dossier de diagnostic technique annexé, selon le cas, à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente et au contrat de location ou annexé à ces actes si la vente porte sur un immeuble non bâti ; 9

« 2° Annexé à l'acte authentique de vente et, le cas échéant, au contrat préliminaire en cas de vente en l'état futur d'achèvement. 10

« III. – L'acquéreur ou le locataire ne peut se prévaloir à l'encontre du vendeur ou du bailleur des informations 11

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

contenues dans ce document qui n'a qu'une valeur indicative.

« En cas de manquement à l'obligation prévue au II, l'acquéreur peut poursuivre la résolution du contrat ou demander au juge une diminution du prix. » 12

II. – L'article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié : 13

1° Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé : 14

« 10° Lorsque le bien est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit des aérodromes prévu à l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, un document comportant l'indication claire et précise de cette zone ainsi que les autres informations prévues au I de l'article L. 112-11 du même code. » ; 15

2° Après le douzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 16

« Le document mentionné au 10° n'est requis que pour les immeubles ou parties d'immeubles à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation. » ; 17

3° À la fin du dernier alinéa, les mots : « qui n'a qu'une valeur informative » sont remplacés par les mots : « ainsi que le document relatif à la situation du bien dans une zone définie par un plan d'exposition au bruit des aérodromes, qui n'ont qu'une valeur indicative ». 18

III. – L'article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 est ainsi modifié : 19

1° Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 20

« Lorsque le bien loué est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit des aérodromes prévu par l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, le dossier de diagnostic est complété par un document comportant l'indication claire et précise de cette zone ainsi que les informations prévues par l'article L. 112-11 du même code. » ; 21

2° À la fin de l'avant-dernier alinéa, les mots : « , qui n'a qu'une valeur informative » sont remplacés par les mots : « ainsi que le document relatif à la situation du bien dans une zone définie par un plan d'exposition au bruit des aérodromes, qui n'ont qu'une valeur indicative ». 22

IV. – Les I à III entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de la publication de la présente loi. 23

Texte adopté par le Sénat en première lecture

CHAPITRE IV

Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 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, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

III. – Au premier alinéa de l'article L. 130-6 du code

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

CHAPITRE IV

Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29

I à III. – *(Non modifiés)*

1

Texte adopté par le Sénat en première lecture

de la route, après la référence : « L. 317-4-1, », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV (nouveau). – Au I de l'article L. 318-3 du code de la route, après le mot : « réaliser », sont insérés les mots : « ou de faire réaliser ». 2

Article 29 bis (nouveau)

I. – Le I de l'article L. 323-1 du code de la route est ainsi modifié : 1

1° Le premier alinéa est complété par les mots : « dans des installations agréées » ; 2

2° Le deuxième alinéa est ainsi modifié : 3

a) Le début est ainsi rédigé : « Ces agréments peuvent être délivrés soit à des contrôleurs et installations indépendants, soit à des contrôleurs et installations organisés en... (le reste sans changement). » ; 4

b) Les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « que les contrôleurs et les personnes physiques assurant l'exploitation de l'installation » ; 5

3° Au troisième alinéa, après le mot : « réseaux », sont insérés les mots : « et installations ». 6

II. – Le I du présent article entre en vigueur deux ans après la publication de la présente loi. 7

Article 29 ter (nouveau)

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport, établi par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transports.

TITRE IV
PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS
LES TRANSPORTS
(Division et intitulé supprimés)

TITRE IV
(Division et intitulé supprimés)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 30

(Supprimé)

TITRE V

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 30

(Suppression conforme)

TITRE V

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

1° bis (nouveau) Après le titre III bis du livre I^{er}, il est inséré un titre III ter ainsi rédigé :

« TITRE III TER

« **SIGNALEMENT DES CONTRÔLES ROUTIERS PAR LES SERVICES ÉLECTRONIQUES D'AIDE À LA CONDUITE OU À LA NAVIGATION**

« Art. L. 130-11. – I. – Lorsqu'est réalisé sur une voie ouverte ou non à la circulation publique un contrôle routier impliquant l'interception des véhicules et destiné soit à procéder aux opérations prévues aux articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou aux articles 78-2-2 ou 78-2-4 du code de procédure pénale, soit à vérifier que les conducteurs ou passagers ne font pas l'objet de recherches ordonnées par les autorités judiciaires pour des crimes ou délits punis d'au moins trois ans d'emprisonnement ou ne sont pas inscrits dans le fichier mentionné à l'article 230-19 du même code à raison de la menace qu'ils constituent pour l'ordre ou la sécurité publics ou parce qu'ils font l'objet d'une décision de placement d'office en établissement psychiatrique ou se sont évadés d'un tel établissement, il peut être interdit par l'autorité administrative à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation de rediffuser au moyen de ce service tout message ou toute indication émis par les utilisateurs de ce service dès lors que cette rediffusion est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle.

« L'interdiction de rediffusion mentionnée au premier alinéa du présent I consiste, pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, à occulter, pour toutes les voies ou portions de voies qui lui sont désignées par l'autorité compétente, tous les messages et indications qu'il aurait habituellement rediffusés aux utilisateurs dans un mode de fonctionnement

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

normal du service. La durée de cette interdiction ne peut excéder deux heures si le contrôle routier concerne une opération prévue aux articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou douze heures s'il concerne une autre opération mentionnée au premier alinéa du présent I. Les voies ou portions de voies concernées ne peuvent s'étendre au delà d'un rayon de dix kilomètres autour du point de contrôle routier lorsque celui-ci est situé hors agglomération et au delà de deux kilomètres autour du point de contrôle routier lorsque celui-ci est situé en agglomération.

« II. – L'interdiction mentionnée au I du présent article ne s'applique pas, sur le réseau routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, aux événements ou circonstances prévus à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers. » 8

« III. – Les modalités de détermination des voies ou portions de voies concernées par l'interdiction mentionnée au I, 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 ainsi que les mesures destinées à assurer la confidentialité des informations transmises à ces exploitants sont définies par un décret en Conseil d'État. » 9

« Art. L. 130-12. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation : » 10

« 1° De contrevenir à l'interdiction de diffusion mentionnée à l'article L. 130-11 dès lors qu'elle lui aura été communiquée dans les conditions prévues par le décret en Conseil d'État mentionné au III du même article L. 130-11 ; » 11

« 2° De diffuser les informations qui lui auront été communiquées aux fins de mise en œuvre de cette interdiction ou de les exploiter à une autre fin que celle prévue audit article L. 130-11. » : » 12

2° Au début du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II, il est ajouté un article L. 211-1 A ainsi rédigé : » 13

« Art. L. 211-1 A. – I. – Informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal commis à l'encontre d'un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou d'un examinateur, agent public ou contractuel, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le représentant de l'État dans le département où » 14

2° (Supprimé)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'infraction a été commise peut, dans les vingt-quatre heures suivant la transmission cette information, à titre provisoire, interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire. La durée de l'interdiction ne peut excéder deux mois pour les faits d'outrage et six mois pour les faits de violence.

« II. – Quelle que soit sa durée, l'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire. » 15

« L'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ou 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. » 16

« La durée de l'interdiction administrative s'impute, le cas échéant, sur la durée de la peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire prononcée par le tribunal. » ; 17

3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié : 18

a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;

a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ; 19

b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;

b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ; 20

c) (*nouveau*) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ;

c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ; 21

3° bis A (*nouveau*) L'article L. 211-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 22

« Les établissements ou associations mentionnés aux articles L. 213-1 et L. 213-7 font renseigner par les enseignants de la conduite et de la sécurité routière un livret d'apprentissage numérique retraçant le parcours de formation de leurs élèves. Les candidats aux examens du permis de conduire ayant choisi l'apprentissage défini à l'article L. 211-6 renseignent ce même livret. Le livret d'apprentissage numérique comprend pour chaque élève ou candidat les informations portant notamment sur l'établissement ou l'association mentionnés aux articles L. 213-1 et L. 213-7, sur les enseignants de la conduite et de la sécurité routière ou, le cas échéant, l'accompagnateur, sur les heures de conduite effectuées et sur la formation dispensée. Une base de données centralise, sous la responsabilité du ministre chargé de la sécurité routière, les » 23

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

informations contenues dans les livrets d'apprentissage numériques. » ;

3° bis (nouveau) L'article L. 213-2 est ainsi modifié : 24

a) Après la deuxième phrase du premier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il est conforme au contrat type de l'enseignement de la conduite, qui est défini par décret en Conseil d'État. » ; 25

b) La dernière phrase du même premier alinéa est supprimée ; 26

c) Après le même premier alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé : 27

« La restitution du dossier au candidat qui en fait la demande ne donne lieu à l'application d'aucuns frais. » ; 28

3° ter (nouveau) À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 213-2-1, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre » ; 29

4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-1. – 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 ;

4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé : 30

« Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur : 31

« 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 ; 32

« 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 ; 33

« 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ; 34

« 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 ; 35

« 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 ; 36

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 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'État.

« 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. » ;

5° L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :

« 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au ~~deuxième alinéa~~ de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;

« 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;

« 3° 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 ;

« 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 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'État.

« 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. » ;

5° L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :

« 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au 1° du I de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;

« 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2 si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;

« 3° 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 ;

« 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de

Texte adopté par le Sénat en première lecture

la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant 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 ;

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise 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'État.

« II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.

« III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;

6° À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;

7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié :

a) Après les mots : « ~~état d'~~ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;

b) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant 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 ;

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise 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'État. 47

« II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2. 48

« III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ; 49

6° À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ; 50

7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ; 51

8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié : 52

a) Après le mot : « ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ; 53

b) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ; 54

9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ; 55

10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié : 56

Texte adopté par le Sénat en première lecture

a) (*Supprimé*)

b) Au 6°, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés :

« 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ;

« 8° (*nouveau*) L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;

13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié :

a) À la fin, les mots : « solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ;

14° L'article L. 234-14 est abrogé ;

15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;

16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

a) Au 2°, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ; 57

b) Au 6°, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ; 58

11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé : 59

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ; 60

12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés : 61

« 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ; 62

« 8° L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ; 63

13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié : 64

a) À la fin, les mots : « solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent » ; 65

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ; 66

14° L'article L. 234-14 est abrogé ; 67

15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « , du 8° du II de l'article L. 234-8 ou de l'article L. 234-13 » ; 68

16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé : 69

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :

« I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :

« 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;

« 2° à 5° (*Supprimés*)

« 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ; 70

17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié : 71

a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé : 72

« I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction : 73

« 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ; 74

« 2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ; 75

« 3° En cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ; 76

« 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ; 77

« 5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ; 78

« 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée ; 79

« 7° (*nouveau*) Lorsque le véhicule a été utilisé ; 80

« a) Pour déposer, abandonner, jeter ou déverser, dans un lieu public ou privé, à l'exception des emplacements désignés à cet effet par l'autorité administrative compétente, soit une épave de véhicule, soit des ordures, déchets, déjections, matériaux, liquides insalubres ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit si ces faits ne sont pas accomplis par la personne ayant la jouissance du lieu ou avec son autorisation ; 81

« b) Ou pour déposer ou laisser sans nécessité sur la voie publique des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage. 82

« Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le

« Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le 83

Texte adopté par le Sénat en première lecture

procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire. » ;

b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;

c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « ~~décision~~ du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « ~~décision~~ prise en application du I du présent article » ;

d) À la fin de la première phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au présent II » ;

e) (nouveau) ~~À~~ même avant-dernier alinéa, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;

18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :

« 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

« 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communication d'information est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie utilisé. » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.

« Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées. » ; 84

b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ; 85

c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « prise en application du I du présent article » ; 86

c bis) (nouveau) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « premier alinéa » est remplacée par la référence : « I » ; 87

d) À la fin de la même première phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au présent II » ; 88

e) Le même avant-dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ; 89

18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés : 90

« 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ; 91

« 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communication d'informations est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie utilisé. » ; 92

Texte adopté par le Sénat en première lecture

19° (*Supprimé*)

20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 344-1-1. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
Art. L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

19° (*Supprimé*)

20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 344-1-1. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
Art. L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités

I bis (nouveau). – Après l'article 39 *decies* D du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* E ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* E. – I. – Les établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite et de la sécurité routière agréés en application de l'article L. 213-1 du code de la route et les associations exerçant leur activité dans le champ de l'insertion ou de la réinsertion sociale ou professionnelle agréées en application de l'article L. 213-7 du même code soumis à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des simulateurs d'apprentissage de la conduite dotés d'un poste de conduite.

« La déduction est applicable aux biens mentionnés au premier alinéa du présent I acquis à l'état neuf à compter du 9 mai 2019 et jusqu'au 8 mai 2021.

« II. – La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de sortie du bien de l'actif avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'établissement ou à l'association qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« III. – L'établissement ou l'association mentionné au I qui prend en location un bien neuf mentionné au même I, dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier, en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat conclu à compter du 9 mai 2019 et jusqu'au 8 mai 2021, peut déduire une somme égale à 40 % de la valeur d'origine du bien neuf, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

du bien.

« Si l'établissement ou l'association crédit-preneur ou locataire acquiert le bien, il peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par l'établissement ou l'association crédit-preneur ou locataire du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant. » 102

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au I du présent article. » 103

« IV. – Le bénéfice de la déduction est subordonné au respect du règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis. » 104

I ter (nouveau). – Au 12° de l'article L. 511-7 du code de la consommation, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre ». 105

II et III. – *(Non modifiés)* 106

III bis (nouveau). – Le chapitre V du titre II du livre III du code de la route est ainsi modifié : 107

1° Au premier alinéa de l'article L. 325-7, le mot : « trente » est remplacé par le mot : « quinze » ; 108

2° Le I de l'article L. 325-8 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 109

« Les véhicules remis au service du domaine peuvent être récupérés par leur propriétaire avant leur vente, dans des conditions fixées par décret. » ; 110

3° Au premier alinéa de l'article L. 325-9, les mots : « de vente » sont remplacés par les mots : « de mise en vente ». 111

IV. – *(Supprimé)* 112

V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie 113

II. – L'article L. 511-13 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Des articles 321-7 et 321-8 du code pénal. »

III. – Le second alinéa de l'article 712-2 du code pénal est complété par les mots : « "ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique" ».

IV. – *(Supprimé)*

V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie

Texte adopté par le Sénat en première lecture

d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

3° De 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.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V.

~~VI (nouveau). — À titre expérimental, les opérateurs de transports publics de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent.~~

~~L'enregistrement est permanent mais l'exploitation des images collectées par ces systèmes n'est autorisée qu'aux fins d'assurer la prévention et l'analyse des accidents de transport.~~

~~Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la réitération d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.~~

~~Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.~~

~~Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ; 114

2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ; 115

3° De 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. 116

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V. 117

VI à VIII. – (Supprimés) 118

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

captées.

Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximal de quinze jours.

L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.

VII (nouveau). — Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.

VIII (nouveau). — L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

IX (nouveau). — À titre expérimental, dans les départements désignés par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière et pour une durée de huit mois à compter d'une date définie par le même arrêté, avec la possibilité, le cas échéant, de la prolonger de trois mois, il est dérogé à l'article L. 213-4-1 du code de la route afin de prévoir que les places d'examen du permis de conduire sont attribuées directement de manière nominative aux candidats qui en font la demande par voie électronique sur un système dédié. La demande peut 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. L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation.

X (nouveau). — Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

domaine de la loi afin de modifier l'article L. 213-4-1 du code de la route au regard de l'évaluation de l'expérimentation prévue au IX du présent article afin d'en généraliser le dispositif. L'ordonnance doit être prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Le projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 31 bis A (nouveau)

Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II du code de la route est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 211-4 est ainsi rédigé : 2

« Art. L. 211-4. – Toute personne âgée d'au moins dix-huit ans peut suivre un apprentissage en conduite supervisée des véhicules légers, sous la surveillance constante et directe d'un accompagnateur, après validation soit de sa formation initiale, soit de compétences minimales lors de l'épreuve pratique du permis de conduire définies par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière. » ; 3

2° L'article L. 211-5 est ainsi modifié : 4

a) Le premier alinéa est ainsi modifié : 5

– après le mot : « nationale », sont insérés les mots : « ou d'un titre professionnel délivré par le ministre chargé de l'emploi » ; 6

– après le mot : « léger », sont insérés les mots : « ou un véhicule du groupe lourd » ; 7

b) Le second alinéa est complété par les mots : « ou des véhicules du groupe lourd ». 8

Article 31 bis B (nouveau)

I. – Après le premier alinéa de l'article L. 3341-4 du code de la santé publique, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 1

« Dans les débits de boissons à emporter, ces dispositifs sont proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques. » 2

II. – Le I entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi. 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 31 bis C (nouveau)

La section 1 du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3115-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3115-3-1. – En période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation.

« La convention liant l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur précise les modalités de mise en œuvre de la possibilité ouverte par le premier alinéa du présent article. »

Article 31 bis D (nouveau)

Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre III est complété par un article L. 3313-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 3313-4. – L'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé. L'employeur met le conducteur en mesure de prouver par tout moyen que les périodes de repos quotidien ou hebdomadaire ont été prises dans ces conditions. » :

2° L'article L. 3315-4-1 est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Le fait d'organiser le travail des conducteurs mentionnés à l'article L. 3313-4 sans veiller à ce que ceux-ci puissent bénéficier de conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et de conditions d'hygiène respectueuses de leur santé. »

Article 31 bis E (nouveau)

Le titre III du livre I^{er} du code de la route est complété par un article L. 130-9-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 130-9-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles du présent code relatives au poids maximum autorisé des véhicules de

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

transport de marchandises ou de transport en commun de personnes et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, des dispositifs fixes de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules, associés à des systèmes de pesage en marche des véhicules, peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ainsi que par les services et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité ou désignés par le ministre chargé des transports.

« 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. » 3

« II. – Afin de déterminer le poids maximal autorisé du véhicule, les traitements mentionnés au I peuvent comporter la 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 ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. » 4

« Dès que la consultation de ce fichier 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. » 5

« Les données relatives aux autres véhicules 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. » 6

« Lorsque la consultation du fichier mentionné au premier alinéa du présent II a permis de constater que le poids du véhicule mesuré par un appareil homologué est supérieur au poids maximal autorisé, les données recueillies sont enregistrées, conservées et traitées dans les conditions prévues à l'article L. 130-9. » 7

« Les données mentionnées au quatrième alinéa du présent II font l'objet d'un traitement préalable destiné à empêcher de manière irréversible l'identification des personnes physiques, à l'exception du conducteur. » 8

« Les données permettant l'identification du conducteur ne sont accessibles qu'au responsable du traitement. Ce dernier ne peut y avoir accès et 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, 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. » 9

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 31 bis (nouveau)

~~Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée :
« L'agrément a une portée départementale. »~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

« III. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés au I est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Cet arrêté précise les modalités d'information associées à la mise en œuvre des dispositifs de contrôle autorisés. » 10

Article 31 bis

(Supprimé)

Article 31 ter A (nouveau)

I. – L'article 230-19 du code de procédure pénale est ainsi modifié : 1

1° Le 11° est ainsi rétabli : 2

« 11° L'interdiction de paraître dans certains lieux prévue au 7° de l'article 41-1 et au 9° de l'article 41-2 du présent code ; » 3

2° Le 13° est ainsi rétabli : 4

« 13° L'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public prononcée en application de l'article L. 1633-1 du code des transports ; ». 5

II. – Le titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé : 6

« CHAPITRE III 7

« Peines complémentaires d'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public 8

« Art. L. 1633-1. – Lorsque les faits ont été commis dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs, les personnes déclarées coupables soit d'un crime, soit d'un délit prévu par le code pénal, puni d'une peine d'emprisonnement et commis en état de récidive légale au sens des articles 132-9 ou 132-10 du même code, encourent également la peine complémentaire d'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction. » 9

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 31 *ter* (nouveau)

Au premier alinéa de l'article L. 221-5 du code de la route, le mot : « moyen » est remplacé par le mot : « médian ».

Article 31 *quater* (nouveau)

I. – Le chapitre I^{er} du titre V du livre IV de la première partie du code des transports est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 1451-1 est ainsi modifié : 2

a) Après le mot : « relatives », la fin du premier alinéa du I est ainsi rédigée : « aux transports ferroviaire, guidé et routier sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire ainsi que par les agents chargés du contrôle suivants : » ; 3

b) Le 2° du même I est ainsi rédigé : 4

« 2° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés et commissionnés à cet effet désignés par le ministre chargé des transports : » 5

c) Le II est remplacé par des II et III ainsi rédigés : 6

« II. – Les fonctionnaires et agents mentionnés au I peuvent se faire présenter tous documents relatifs au contrôle des réglementations qu'ils sont chargés de contrôler. 7

« III. – Les fonctionnaires et agents chargés du contrôle mentionnés au I ont accès, à toute heure, aux lieux de chargement et de déchargement des marchandises, aux lieux de prise en charge et de dépose de passagers et à la cargaison des véhicules, à l'exclusion des domiciles et locaux à usage d'habitation. 8

« Les mêmes fonctionnaires et agents ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux, à l'exclusion des domiciles et locaux à usage d'habitation : 9

« 1° Des entreprises de transport terrestre : 10

« 2° Des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteurs ; 11

« 3° Des commissionnaires de transport ; 12

« 4° Des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises ; 13

« 5° Des centrales de réservation. » ; 14

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° Sont ajoutés des articles L. 1451-2 et L. 1451-3 ainsi rédigés : 15

« Art. L. 1451-2. – Les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1451-1 constatent également les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur les documents prévus par les réglementations qu'ils sont en charge de contrôler. » 16

« Art. L. 1451-3. – L'article L. 121-4 du code de la route est applicable aux infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux transports ferroviaire, guidé et routier. » 17

II. – Après le mot : « au », la fin du 3° de l'article L. 1452-4 du code des transports est ainsi rédigée : « III du même article L. 1451-1 ». 18

III. – Avant le dernier alinéa du I de l'article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 19

« – les infractions aux exigences documentaires du droit de l'Union européenne et du droit national en matière de protection des animaux en cours de transport ainsi que les infractions aux conditions techniques du transport des denrées alimentaires sous température dirigée, les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1451-1 du code des transports agissant dans le cadre des II et III du même article L. 1451-1 et de l'article L. 1451-2 du même code ; ». 20

Article 31 quinquies (nouveau)

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares.

Article 31 sexies A (nouveau)

La section 1 du chapitre VI du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3116-1-1 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 3116-1-1. – Les bagages présents à bord d'un véhicule utilisé pour la fourniture d'un service régulier ou occasionnel de transport routier international de voyageurs doivent porter un dispositif d'identification comportant de manière visible les nom et prénom d'un passager présent à bord. Cette obligation ne s'applique pas aux effets ou menus objets que le voyageur conserve à sa disposition immédiate. » 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 31 *sexies* B (nouveau)

La section 1 du chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3116-1-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3116-1-2. – I. – Les personnes fournissant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs mettent à disposition des passagers la source d'information adéquate sur les limites maximales autorisées de transport pour leurs besoins propres de tabacs manufacturés et de boissons alcoolisées ainsi que sur les sanctions encourues en cas de dépassement de ces limites.

« II. – Les personnes fournissant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs informent également leurs clients de la réglementation applicable au transport d'espèces protégées, au sens de l'article L. 411-1 du code de l'environnement, et au transport d'espèces exotiques envahissantes, au sens de l'article L. 411-6 du même code, ainsi que des sanctions pénales encourues en cas d'infraction à cette réglementation en application de l'article L. 415-3 dudit code.

« III. – Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

Article 31 *sexies* (nouveau)

I A (nouveau). – Après le 11° de l'article L. 122-5 du code de la propriété intellectuelle, il est inséré un 12° ainsi rédigé :

« 12° La reproduction, l'utilisation et la commercialisation des pièces destinées à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque, au sens de l'article L. 110-1 du code de la route. »

I. – Le chapitre III du titre I^{er} du livre V de la deuxième partie du code de la propriété intellectuelle est ainsi modifié :

1° L'article L. 513-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La durée maximale de vingt-cinq ans prévue au premier alinéa est ramenée à dix ans pour les pièces mentionnées au 4° de l'article L. 513-6 pour lesquelles cette disposition ne prévoit pas d'exception à l'exercice des droits conférés par l'enregistrement d'un dessin ou modèle. » :

2° L'article L. 513-6 est ainsi modifié :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 32

Le chapitre I^{er} du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1631-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1631-5. – 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, les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au même premier alinéa ainsi que les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes sont fixées par décret en Conseil d'État. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

a) Au début des deuxième à dernier alinéas, les mentions : « a », « b » et « c » sont remplacées, respectivement, par les mentions : « 1° », « 2° » et « 3° » ; 7

b) Il est ajouté un 4° ainsi rédigé : 8

« 4° D'actes visant à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque au sens de l'article L. 110-1 du code de la route et qui : 9

« a) Portent sur des pièces relatives au vitrage, à l'optique et aux rétroviseurs ; 10

« b) Ou sont réalisés par l'équipementier ayant fabriqué la pièce d'origine. » 11

II. – Le 1° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021. 12

III. – Le 2° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour les pièces mentionnées au a du 4° de l'article L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle et le 1^{er} janvier 2021 pour les pièces mentionnées au b du même 4°. 13

IV (nouveau). – Le IA entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020. 14

Article 32

I. – Le chapitre I^{er} du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1631-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1631-5. – 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'État. » 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II (nouveau). – 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. 5

Article 32 bis

(Conforme)

Article 32 ter (nouveau)

I. – À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4°, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Article 32 ter

I. – À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions prévues à l'article L. 2241-1 du code des transports et dans le cadre de la prévention des atteintes à l'ordre public, les agents assermentés mentionnés au 4° du I du même article L. 2241-1 peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées. 1

L'enregistrement n'est pas permanent. 2

Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4°, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné. 3

Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent. 4

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés. 5

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois. 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

II. – Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 pour une durée de ~~deux~~ ans.

III. – L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'~~année~~ suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

Article 32 *quater* (nouveau)

~~Le dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relève les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 du~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

II. – Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 pour une durée de quatre ans.

III. – L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les trois ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

IV (nouveau). – L'article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs est ainsi modifié :

1° Au II, le chiffre : « trois » est remplacé par le chiffre : « cinq » ;

2° Au III, le chiffre : « deux » est remplacé par le chiffre : « quatre ».

V (nouveau). – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi permettant de tirer les conséquences de l'évaluation de l'expérimentation prévue à l'article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V.

Article 32 *quater*

L'article L. 2241-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Cette mesure est mise en œuvre de façon proportionnée en tenant compte de la vulnérabilité éventuelle de la personne, en fonction de son âge ou de son état de santé. Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont

Texte adopté par le Sénat en première lecture

présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

relèvent les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 du présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. » ;

2° (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article lorsque le plan Grand froid est mis en œuvre. »

Article 32 quinquies A (nouveau)

La section 2 du chapitre II bis du titre III du livre II du code de procédure pénale est ainsi modifiée :

1° Au 2 du I de l'article 529-4, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;

2° À la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article 529-5, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».

Article 32 quinquies B (nouveau)

I. – L'article 6 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche est ratifié.

II. – Le II de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 précitée est abrogé.

III. – Le titre VII du livre II de la deuxième partie du code des transports dans sa rédaction résultant de l'article 6 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 précitée entre en vigueur le lendemain de la publication de la présente loi.

Article 32 quinquies (nouveau)

Le second alinéa de l'article L. 1632-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° La première phrase est ainsi modifiée :

a) Après le mot : « annuel », sont insérés les mots : « établi par les exploitants de services de transport » ;

b) Après la première occurrence du mot : « femmes », la fin est ainsi rédigée : « , au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes et à l'observatoire national de la

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

délinquance dans les transports. » ;

2° À la seconde phrase, après le mot : « bilan », sont insérés les mots : « , qui est rendu public par le ministre chargé des transports, ».

Article 32 *sexies* A (nouveau)

Après le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers du service de transport. »

Article 32 *sexies* (nouveau)

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi portant sur la sûreté des transports terrestres et modifiant les première, deuxième et troisième parties du code des transports pour assurer, à droit constant, la cohérence des dispositions contenues dans le titre III du livre VI de la première partie du même code, et permettre, le cas échéant, leur bonne articulation avec les dispositions d'autres codes.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article.

Article 33

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° (nouveau) L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, », sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;

b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;

2° (nouveau) Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant » ;

Article 33

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, », sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;

b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;

2° Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant » ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

3° L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :

« – dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;

« – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

« En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

« La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

« La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

« L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

« La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.

« Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructures dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités,

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

3° L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :

« 1° Dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;

« 2° Dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

« En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

« La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

« La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région d'Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

« L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

« La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.

« Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructures dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités,

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

Texte adopté par le Sénat en première lecture

un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à ~~l'autre~~.

« Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.

« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

II. – Les huitième et neuvième alinéas de l'article L. 2251-1-2 du code des transports dans leur rédaction résultant du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à une autre.

« Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1. 16

« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. » 17

II. – (*Non modifié*) 18

Article 33 bis AA (*nouveau*)

Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié : 1

1° L'article L. 2251-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 2

« En application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, une enquête administrative peut également être menée en cours d'affectation, à la demande de l'employeur ou à l'initiative de l'autorité administrative, afin de vérifier le respect des obligations mentionnées aux trois premiers alinéas du présent article. » : 3

2° À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2251-6, après le mot : « exploitant », sont insérés les mots : « , d'initiative ou à sa demande, ». 4

Article 33 bis A (*nouveau*)

Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé : 1

« CHAPITRE VI

 2

« L'accès des services de secours et des forces de police aux transports 3

« Art. L. 1116-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 du présent code et Île-de-France Mobilités facilitent dans leur ressort territorial la mobilité des services de secours et des forces de police dans l'exercice de leur mission. » 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 33 bis

(Conforme)

Article 33 ter (nouveau)

Le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ~~complété par une section 5~~ ainsi rédigée :

« Section 5

« **Détection des passages à niveau**

« Art. L. 3117-1. – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté.→

Article 33 quater (nouveau)

L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le

Article 33 ter

Le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° (nouveau) L'intitulé est ainsi rédigé : « Sûreté, sécurité et sanctions » :

2° Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« **Sécurité**

« Art. L. 3116-6. – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation, fixe ou amovible, permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté.

« L'obligation mentionnée au premier alinéa n'est pas applicable lorsque les véhicules sont utilisés pour un service régulier dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

« Art. L. 3116-7 (nouveau). – L'autorité organisatrice de services publics réguliers de transport routier de personnes, notamment de transports scolaires, recherche des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou autobus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. L'autorité compétente notifie au représentant de l'État dans le département, aux gestionnaires de voirie concernés et aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire concernés, son analyse et les données essentielles sur les franchissements résiduels. Le représentant de l'État dans le département met en place les instances de concertation nécessaires. »

Article 33 quater

L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le

1

2

3

4

5

6

7

8

1

2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts au trafic automobile situés à l'intersection du réseau dont il a la charge et du réseau ferré national. Ce diagnostic fait l'objet d'une publication. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne situés à l'intersection de leurs réseaux respectifs, qui peut comporter des recommandations. La structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics sont déterminées par voie réglementaire. »

Article 33 quinquies (nouveau)

L'article L. 132-7 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa ainsi rédigé : 1

« Il en est de même du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme. » 2

Article 33 sexies (nouveau)

I. – La section 5 du chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 33 ter de la présente loi, est complétée par un article L. 3116-8 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 3116-8. – Dans tous les autocars, une information concernant les règles de sécurité à bord des autocars et les consignes d'évacuation en cas d'urgence est transmise aux passagers. » 2

« Cette information indique aux passagers comment évacuer l'autocar en cas d'urgence, par les portes, les fenêtres et les trappes, en cas d'accident routier, d'incendie du véhicule et de renversement de l'autocar. » 3

« L'information fournie indique également l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation en cas d'urgence des issues de secours et équipements de sécurité, notamment les troussees de secours, les extincteurs, les marteaux brise-vitres, les trappes de toit et les systèmes d'ouverture de secours des portes de l'autocar. » 4

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. 5

Article 34

(Conforme)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 34 bis (nouveau)

I. — L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

II. — La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 34 bis A (nouveau)

I. — Le titre I^{er} du livre VI de la première partie du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Après l'article L. 1612-2, il est inséré un article L. 1612-2-1 ainsi rédigé : 2

« Art. L. 1612-2-1. — Pour le transport guidé, les véhicules mentionnés au 4° du L. 1612-2 font l'objet d'un dossier de conception soumis à l'approbation de l'autorité compétente au début de la phase de conception détaillée. Ce dossier est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité. » ; 3

2° Au premier alinéa de l'article L. 1613-1, après la référence : « L. 1612-2 », sont insérés les mots : « ainsi que celle des véhicules mentionnés à l'article L. 1612-2-1 » ; 4

3° Le 2° de l'article L. 1613-2 est complété par les mots : « ainsi que sa modification dans le cas mentionné à l'article L. 1612-2-1 ». 5

II. — Le I entre en vigueur à compter de la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004. 6

Article 34 bis

(Supprimé)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

CHAPITRE II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 34 ter (nouveau)

Au premier alinéa de l'article L. 1613-1 du code des transports, après la référence : « L. 1612-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport dédiés exclusivement aux activités de cyclo-draisines ».

Article 34 quater (nouveau)

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est habilité à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour : 1

1° Créer un nouvel établissement public placé sous la tutelle de l'État résultant de l'intégration du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris, en prenant en compte les particularités propres à chacun de ces établissements ; 2

2° Prendre toute mesure permettant de faciliter la transformation des établissements existants et la création du nouvel établissement, y compris dans le domaine fiscal ; 3

3° Adapter la législation existante, notamment en matière environnementale, domaniale, fiscale et de procédure administrative, pour faciliter l'exercice des missions du nouvel établissement et, en matière sociale, pour prendre en compte les effets de la mise en œuvre du nouvel établissement sur le cadre social applicable à ses salariés ; 4

4° Abroger les dispositions législatives devenues sans objet et prendre les mesures nécessaires pour assurer la cohérence rédactionnelle des textes et l'harmonisation de l'état du droit. 5

Un projet de loi de ratification est déposé au Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. 6

CHAPITRE II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-14-1. – I. – Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

« ~~Cette convention peut~~ prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale ~~de la chaîne de transport~~.

« Sans préjudice de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2122-6 du même code, ~~la convention peut~~ également prévoir qu'à son échéance et dans des conditions ~~qu'elle définit~~, le grand port maritime indemnise ~~le cocontractant~~ pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par ~~la convention~~ et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à ~~un autre cocontractant~~ ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.

« II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins spécifiques exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre I^{er} du titre III ~~de son livre I^{er} du même code~~, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative ~~du code de la commande publique~~. » ;

2° À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;

3° Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° bis ainsi rédigé :

« 5° bis Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : "dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4" sont remplacés par les mots : "conformément au 9° de l'article L. 5312-2 ;" »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-14-1. – I. – Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques. 3

« Ces conventions peuvent prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale générée par l'opérateur concerné, notamment lorsqu'il contribue au report modal. 4

« Sans préjudice de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2122-6 du même code, les conventions peuvent également prévoir qu'à leur échéance et dans des conditions qu'elles définissent, le grand port maritime indemnise les cocontractants pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par les conventions et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à d'autres cocontractants ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code. 5

« II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins spécifiques exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre I^{er} du titre III du livre I^{er} de la même troisième partie. Le contrat peut prévoir des clauses de report modal. 6

« III (nouveau). – Le titulaire de la convention de terminal ou de la concession a, sauf prescription contraire de son titre, un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'il a financés par un droit d'entrée en contrepartie de l'indemnisation mentionnée au dernier alinéa du I du présent article ou de l'indemnisation versée au précédent concessionnaire. » ; 7

2° À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ; 8

3° Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° bis ainsi rédigé : 9

« 5° bis Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : "dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4" sont remplacés par les mots : "conformément au 9° de l'article L. 5312-2 ;" » 10

Texte adopté par le Sénat en première lecture

4° (*nouveau*) L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1. »

II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :

1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;

2° La dernière phrase est supprimée.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

4° L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 11

« Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1 au minimum tous les cinq ans et, en tout état de cause, lors de la présentation du projet stratégique ainsi que, le cas échéant, des projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire. » 12

II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié : 13

1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ; 14

2° La dernière phrase est supprimée. 15

Article 35 bis A (*nouveau*)

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée : 1

1° Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III est complété par un article L. 5311-3 ainsi rédigé : 2

« Art. L. 5311-3. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 2122-8 du code général de la propriété des personnes publiques, les droits réels non hypothéqués ainsi que les ouvrages, constructions et installations, libres de tout droit, édifiés par le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public au sein de la circonscription d'un grand port maritime peuvent être utilisés à titre de garantie pour financer l'acquisition, la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier situés sur une autre dépendance domaniale dudit grand port maritime sous réserve de l'accord préalable de ce dernier. » 3

« Ces dispositions s'appliquent sur le domaine public de l'État compris dans les limites administratives des ports mentionnés aux articles L. 2122-17 et L. 2122-18 du même code qui relèvent de la compétence des collectivités territoriales ou de groupements de collectivités territoriales, mis à disposition de ces collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales ou ayant fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion. Par dérogation à l'article L. 1311-6-1 du code général des collectivités territoriales, ces dispositions sont également applicables dans les limites administratives des ports maritimes implantés sur le domaine public propre des collectivités territoriales ou de leurs groupements. » ; 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 35 bis (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux mêmes 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;

2° L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. - » ;

b) Au début du cinquième alinéa, est ajoutée la mention : « II. - » ;

c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées au deuxième alinéa du présent II peuvent être satisfaites, à

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° Le chapitre III du titre V du livre VII est complété par un article L. 5753-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5753-4. – L'article L. 5311-3 du présent code s'applique aux autorisations d'occupation du domaine public constitutives de droits réels consenties dans les limites administratives des ports maritimes relevant de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

Article 35 bis

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux mêmes 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;

2° L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. - » ;

a bis) (nouveau) Au deuxième alinéa, après le mot : « alinéa », sont insérés les mots : « du présent I » ;

a ter) (nouveau) Au troisième alinéa, le mot : « article » est remplacé par la référence : « I » ;

b) Au début de l'avant-dernier alinéa, est ajoutée la mention : « II. - » ;

b bis) (nouveau) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa du présent II » ;

c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées au deuxième alinéa du présent II peuvent être satisfaites, à

Texte adopté par le Sénat en première lecture

défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire immatriculé au Registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées au ~~troisième~~ alinéa, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation. »

Article 36

I. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

~~II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi ayant pour objet :~~

~~1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016 489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine Nord Europe toutes modifications de nature à permettre la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, de parlementaires, et appuyé par un comité stratégique comprenant des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située l'emprise du projet d'infrastructure fluviale, de parlementaires ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales concernées par la réalisation du canal et des représentants d'associations de protection de l'environnement, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions. Les membres de ce comité ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce comité ne peut être pris en charge par une personne publique ;~~

~~2° De définir les relations entre l'établissement public local mentionné au 1° du présent II et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire immatriculé au registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur et immatriculé à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées au deuxième alinéa du présent II, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation. » 13

Article 36

I. – (*Non modifié*) 1

I bis (nouveau). – (Supprimé) 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d'ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;

3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au même 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent II.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

II. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ainsi modifiée : 3

1° L'article 1^{er} est ainsi rédigé : 4

« Art. 1^{er}. – I. – Il est créé un établissement public local à caractère industriel et commercial dénommé "Société du Canal Seine-Nord Europe". Cet établissement public, rattaché aux collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3, a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée "canal Seine-Nord Europe". 5

« Au sens de la présente ordonnance, l'infrastructure fluviale mentionnée au premier alinéa du présent I comprend les biens constitutifs de cette infrastructure appartenant aux catégories mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 2111-10 du code général de la propriété des personnes publiques, y compris les quais et les espaces permettant le chargement et le déchargement des bateaux, à l'exclusion des places portuaires attenantes. 6

« II. – À titre accessoire, cet établissement public peut favoriser le développement économique en lien avec cette infrastructure. À cet effet, il peut apporter, dans les conditions prévues aux articles 5 et 8 de la présente ordonnance, un appui technique aux collectivités territoriales ou aux aménageurs pour la réalisation d'opérations directement liées à l'infrastructure du canal et accompagner le développement économique des places portuaires situées le long de l'infrastructure fluviale mentionnée au I du présent article. 7

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« III. – L'établissement public mentionné au I peut voir confier par l'État la maîtrise d'ouvrage de la réalisation du projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne, section située directement en aval du canal Seine-Nord Europe. » 8

« IV. – L'établissement public mentionné au I peut contribuer à l'élaboration par l'État, les régions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale ou leurs groupements de contrats territoriaux de développement en lien avec les infrastructures mentionnées aux I et II. » ; 9

2° Le chapitre II est ainsi rédigé : 10

« CHAPITRE II 11

« Organisation et fonctionnement 12

« Art. 2. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance. 13

« Le directoire comprend trois membres nommés, sur proposition du président du conseil de surveillance, par le conseil de surveillance qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. 14

« Art. 3. – I. – Le conseil de surveillance est composé pour moitié au moins de représentants des collectivités territoriales suivantes : 15

« 1° La région Hauts-de-France ; 16

« 2° Les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. 17

« II. – Il comprend en outre : 18

« 1° Des représentants de l'État, à raison d'un tiers des membres du conseil de surveillance ; 19

« 2° Un représentant de Voies navigables de France ; 20

« 3° Au moins une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences en matière de transport ou d'aménagement du territoire ; 21

« 4° Un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective. 22

« III. – Les collectivités territoriales autres que celles mentionnées au I ou les groupements de collectivités territoriales qui participent au financement de la Société du Canal Seine-Nord Europe sont représentés au conseil de surveillance. 23

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« IV. – Assiste au conseil de surveillance avec voix consultative au moins un représentant de la Commission européenne. 24

« V. – Le président du conseil de surveillance est élu parmi ceux de ses membres représentant les collectivités territoriales mentionnées au I. 25

« Art. 4. – I. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située, pour tout ou partie, l'emprise du projet d'infrastructure fluviale. 26

« Ce comité comprend deux députés et deux sénateurs désignés par leur assemblée respective, des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales concernées par la réalisation du canal ainsi que des représentants d'associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. 27

« Le comité stratégique peut être saisi par le conseil de surveillance de toute question entrant dans les missions de l'établissement public. 28

« Il peut émettre des propositions et demander au président que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance. 29

« II. – Il est institué auprès du conseil de surveillance une commission des contrats chargée, par ses avis, de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de contrats de travaux, de fournitures et de services de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, par dérogation aux articles L. 1411-5 et L. 1414-1 à L. 1414-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'aux articles L. 1210-1 et L. 1211-1 du code de la commande publique. 30

« La commission est saisie, avant sa signature, de tout projet de contrat d'un montant estimatif prévisionnel supérieur à un seuil fixé par le règlement intérieur de la commission. 31

« Cette commission comprend au moins cinq membres désignés par le conseil de surveillance et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État. 32

« Le conseil de surveillance adopte le règlement intérieur de la commission sur proposition du directoire. 33

« III. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité des engagements et des risques qui a pour objet de suivre les conditions de réalisation et de financement de 34

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'infrastructure fluviale mentionnée à l'article 1^{er} ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés.

« Le comité est saisi par le directeur, avant le lancement de la procédure de consultation, de tout projet de contrat d'un montant estimatif prévisionnel supérieur à un seuil fixé par le conseil de surveillance. » 35

« Le décret mentionné à l'article 15 fixe la composition de ce comité et, notamment, les modalités de représentation des personnes mentionnées au premier alinéa de l'article 5 en son sein. Il fixe également ses missions et ses modalités de fonctionnement. » 36

« Art. 4 bis. – Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes et délibérations de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe sont exercés par le préfet de la région Hauts-de-France dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales. » ; 37

3° L'article 5 est ainsi rédigé : 38

« Art. 5. – Les charges résultant de l'exercice des compétences mentionnées au I de l'article 1^{er} sont réparties entre l'État et les collectivités territoriales mentionnées à l'article 3, ou leurs groupements, dans les conditions prévues au présent article. » 39

« Une convention de financement entre l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, l'État et les collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3 précise le montant et les conditions de leur participation. Cette convention actualise le protocole de financement et de gouvernance pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe, signé le 13 mars 2017 entre l'État, les collectivités territoriales intéressées et Voies navigables de France, pour tenir compte du changement de statut de l'établissement public mentionné à l'article 1^{er} et des nouvelles dispositions intéressant la maîtrise d'ouvrage et le financement du canal. » 40

« Des conventions de financement entre l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe et les collectivités ou groupements de collectivités mentionnés au III de l'article 3 précisent le montant et les conditions de la participation de ces collectivités ou groupements de collectivités. » 41

« Les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent en outre contribuer aux charges et aux dépenses d'investissement afférentes aux missions mentionnées aux II à IV de l'article 1^{er}. » 42

« Les contributions découlant de la participation souscrite par les personnes concernées en vertu du premier alinéa du présent article ont le caractère de dépenses obligatoires. » ; 43

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

4° L'article 6 est ainsi modifié :	44
<i>a)</i> Le 4° est complété les mots : « ou qu'il cède en application du II de l'article 8 » :	45
<i>b)</i> Il est ajouté un 9° ainsi rédigé :	46
« 9° Les produits des emprunts qu'il contracte. » :	47
5° Le chapitre III est complété par un article 7 bis ainsi rédigé :	48
« Art. 7 bis. – Les comptes annuels sont certifiés par un ou des commissaires aux comptes, nommés par le directoire après approbation du conseil de surveillance. » :	49
6° L'article 8 est ainsi rédigé :	50
« Art. 8. – I. – Pour exercer les missions définies à l'article 1 ^{er} , l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut acquérir pour le compte de l'État, au besoin par voie d'expropriation, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la réalisation de l'infrastructure concernée. Pour exercer les missions définies aux II et IV du même article 1 ^{er} , ces acquisitions peuvent également être réalisées pour son propre compte. Les opérations d'acquisition, de cession et d'aménagement mentionnées aux II et III du présent article sont réputées conformes à la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret du 11 septembre 2008 modifié par le décret n° 2017-578 du 20 avril 2017 et prorogée par le décret n° 2018-673 du 25 juillet 2018.	51
« II. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 411-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut, pour le compte de l'État ou pour son propre compte, acquérir et céder de gré à gré, à des personnes de droit privé ou de droit public, des immeubles expropriés en vue de la réalisation par ces personnes d'opérations d'aménagement directement liées à l'infrastructure fluviale telles que, notamment, les places portuaires mentionnées à l'article 1 ^{er} . Le montant de la cession des immeubles en cause ne peut être inférieur à l'ensemble des coûts supportés par l'établissement public pour leur acquisition.	52
« Les personnes bénéficiaires des cessions mentionnées au premier alinéa du présent II respectent des conditions d'utilisation prescrites par un cahier des charges annexé à l'acte de cession. Ce cahier des charges est identique aux cahiers des charges types mentionnés à l'article L. 411-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévus pour des actes de cession de terrains destinés soit au bénéfice d'une collectivité publique ou d'un établissement public, soit à l'installation d'un établissement industriel ou commercial comportant un ou plusieurs bâtiments par un cessionnaire autre qu'une collectivité	53

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

publique ou un établissement public. Les dispositions des articles L. 411-3 et L. 411-4 du même code sont alors applicables.

« Les dispositions du premier alinéa du présent II sont également applicables pour permettre, par la cession à titre gratuit des terrains expropriés aux propriétaires ou aux gestionnaires d'infrastructures de transport routier, ferroviaire ou par canalisation existantes, les modifications des dites infrastructures rendues nécessaires par la réalisation de l'infrastructure fluviale. » 54

« Les dispositions du même premier alinéa sont également applicables pour permettre la cession à Voies navigables de France, à titre gratuit, des terrains acquis au besoin par voie d'expropriation pour lui permettre d'installer les équipements ou bâtiments directement liés à la gestion de l'infrastructure fluviale. » 55

« III. – Les aménagements que l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, au titre de l'appui technique prévu au II de l'article 1^{er}, serait susceptible de réaliser préalablement à la cession des terrains mentionnée au II du présent article n'ont ni pour objet, ni pour effet de soumettre lesdits terrains au régime de la domanialité publique préalablement à cette cession. » 56

« IV. – Sur le domaine public fluvial qu'il gère, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut délivrer des autorisations d'occupation constitutives de droits réels dans les conditions déterminées par les articles L. 1311-5 à L. 1311-8 du code général des collectivités territoriales. » ; 57

7° Les articles 10 à 12 sont ainsi rédigés : 58

« Art. 10. – Pour permettre les travaux de réalisation de l'infrastructure : » 59

« 1° Lorsqu'une section de l'infrastructure fluviale mentionnée à l'article 1^{er} est située sur le domaine public confié à Voies navigables de France, cet établissement public et l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe fixent par voie de convention les modalités de gestion de ce domaine ; » 60

« 2° Les terrains d'emprise et les biens acquis avant l'entrée en vigueur du présent chapitre, pour le compte de l'État, par Voies navigables de France en vue de la réalisation du projet d'infrastructure fluviale mentionné à l'article 1^{er} sont remis à titre gratuit à l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe. Une convention entre l'État, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe et Voies navigables de France précise les modalités d'application du présent 2° ; » 61

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 3° Les terrains d'emprise et les biens acquis pour le compte de l'État par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe en vue des missions mentionnées à l'article 1^{er}, notamment la réalisation de l'infrastructure mentionnée au même article 1^{er}, sont réputés lui être remis par l'État à la date de leur acquisition. » 62

« L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics peuvent transférer à l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, sur sa demande, en pleine propriété et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions ou les mettre, également sur sa demande et à titre gratuit, à sa disposition. » 63

« Art. 11. – I. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux de réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac. » 64

« II. – Les biens meubles et les locaux de Voies navigables de France sont mis à la disposition de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, en tant que de besoin, dans des conditions fixées par voie de convention conclue à titre onéreux entre les deux établissements publics. » 65

« Art. 12. – Pour des opérations emportant modification du réseau fluvial existant géré par Voies navigables de France ou intervention sur ce réseau, dont la maîtrise d'ouvrage ne peut, pour des raisons techniques ou de sécurité, être confiée qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier à Voies navigables de France des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations. » 66

« Une convention précise, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique, l'objet, le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. » ; 67

8° L'article 13 est abrogé ; 68

9° Le chapitre IV est complété par un article 14 bis ainsi rédigé : 69

« Art. 14 bis. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est substitué à l'État dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de la présente ordonnance. Il représente l'État dans l'exercice du pouvoir de transaction prévu à l'article L. 2132-25 du code général de la propriété des personnes » 70

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

publiques.

« Les contraventions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du même code. » 71

« Au cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public fluvial qu'il gère ont été constatées, le président du directoire de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative. Il peut déléguer sa signature aux autres membres du directoire ainsi qu'à un ou plusieurs agents de l'établissement dans leur champ de compétences et de responsabilité. » 72

« Pour l'application de l'article L. 4244-1 du code des transports, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est considéré comme le gestionnaire de la voie d'eau pour les tronçons de l'infrastructure exploités en application de l'article 14 de la présente ordonnance. » ; 73

10° Les articles 15 et 16 sont ainsi rédigés : 74

« Art. 15. – Les conditions d'application de la présente ordonnance, notamment la composition et les modalités de représentation des membres du conseil de surveillance ainsi que ses modalités de fonctionnement, sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis des collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3 donné dans un délai de deux mois à compter de leur saisine. À défaut d'un avis dans ce délai, l'avis est réputé donné. » 75

« Ce décret fixe les modalités selon lesquelles le conseil de surveillance définit les conditions de représentation en son sein des collectivités territoriales ou des groupements mentionnés au III du même article 3, notamment au regard du montant de leur contribution. » 76

« Doivent faire l'objet de règles de majorité spécifiques, dont les modalités de fixation sont précisées par le décret précité, les décisions : 77

« 1° Remettant en cause ou susceptibles de remettre en cause la répartition des charges conventionnellement prévues conformément à l'article 5 ; 78

« 2° Relatives aux contrats d'un montant supérieur à des seuils qu'il détermine ; 79

« 3° Portant adoption du règlement intérieur de la commission des contrats placée auprès de l'établissement public ou passant outre à l'avis défavorable de cette commission. » 80

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. 16. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est dissous au plus tard à la date la plus tardive entre : 81

« 1° Les douze mois qui suivent l'achèvement complet et la réception des travaux prévus à l'article 1^{er} ; 82

« 2° La date d'extinction des obligations contractées aux fins des missions définies au même article 1^{er} ; 83

« 3° La date de fin de remboursement des emprunts qu'il a contractés. 84

« À la date de dissolution de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, sans préjudice des dispositions de l'article 14, Voies navigables de France est subrogé à cet établissement dans tous les droits et obligations contractés par lui pour la réalisation et le financement de l'infrastructure. » 85

III (nouveau). – L'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié : 86

1° Après le 5°, il est inséré un 6° ainsi rédigé : 87

« 6° Les personnels de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe sur le domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, commissionnés par le président du directoire de cet établissement public et assermentés devant le tribunal de grande instance. » ; 88

2° À la première phrase du dernier alinéa, la référence : « 5° » est remplacée par la référence : « 6° ». 89

IV (nouveau). – À l'article L. 4272-2 du code des transports, après le mot : « France », sont insérés les mots : « et, pour celles commises sur les tronçons du domaine public fluvial gérés par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, par les personnels de cet établissement public. ». 90

V (nouveau). – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 774-2 du code de justice administrative, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Pour le domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, le président du directoire de cet établissement public est substitué au représentant de l'État dans le département. » 91

VI (nouveau). – Au dernier alinéa du I de l'article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « État », sont insérés les mots : « ou un établissement public local ». 92

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 37

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

VII (nouveau). – Les contrats de travail conclus par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent applicables dans les conditions prévues à l'article L. 1224-1 du code du travail. Les fonctionnaires détachés au sein de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent détachés au sein de cet établissement jusqu'au terme prévu de leur détachement. Les personnels mis à disposition par Voies navigables de France au titre de l'article 13 de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, dans sa rédaction antérieure au présent article, sont maintenus dans cette position. Les frais et les charges directs et indirects résultant, pour Voies navigables de France, de la mise à disposition de ses personnels sont intégralement compensés par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe auprès de Voies navigables de France dans les mêmes conditions et suivant les mêmes modalités que celles prévues par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 précitée dans sa rédaction antérieure au présent article. 93

VIII (nouveau). – Le présent article entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du décret mentionné à l'article 15 de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 précitée, dans sa rédaction résultant de la présente loi, et au plus tard le 1^{er} janvier 2020. Ce décret prévoit en outre les dispositions transitoires nécessaires à la continuité du fonctionnement de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe à compter de l'entrée en vigueur du présent article. 94

À l'issue d'un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur du présent article, le conseil de surveillance de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut valablement se réunir pour la première fois, même s'il n'a pas été procédé à la désignation de la totalité de ses membres, dès lors que plus de la moitié des membres au moins a été désignée. 95

Article 37

IAA (nouveau). – L'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins est ratifiée. 1

IA (nouveau). – L'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française est ratifiée. 2

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour : 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

1° Modifier ~~la partie législative du~~ code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;

2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du même code afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

3° (*Supprimé*)

4° Prendre les mesures nécessaires :

a) À l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, ~~faite à Nairobi~~ le 18 mai 2007 ;

b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

c) À l'application de la résolution MEPC.265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

1° Modifier le code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;

2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du même code afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

3° (*Supprimé*)

4° Prendre les mesures nécessaires :

a) À l'application de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007 ;

b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

c) À l'application de la résolution MEPC.265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la

Texte adopté par le Sénat en première lecture

européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;

e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 ~~relative au travail dans la pêche, 2007,~~ de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, ~~2006,~~ ~~conclue dans le même cadre,~~ afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;

f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la 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 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;

5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre ~~occasionnel~~ ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent ;

6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;

e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève le 14 juin 2007, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève le 7 février 2006, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;

f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la 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 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;

5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des 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 et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent. Les conditions particulières mentionnées à la première phrase du présent 5° prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire ;

6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code et définir les modalités de réalisation de périodes de mise en situation en milieu professionnel à bord des navires afin de faciliter la découverte du milieu de marin ;

12

13

14

15

Texte adopté par le Sénat en première lecture

7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :

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

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

c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;

d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;

e) D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;

f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ; 16

8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin : 17

a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ; 18

b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ; 19

c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ; 20

d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ; 21

e) D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ; 22

f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ; 23

f bis) (nouveau) De renforcer les modalités de sanctions applicables en cas de non-respect des règles de police en matière de navigation intérieure ; 24

f ter) (nouveau) De prendre les mesures nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ; 25

f quater) (nouveau) De renforcer les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes ; 26

Texte adopté par le Sénat en première lecture

g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;

9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :

a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;

b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;

c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;

10° 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 même code ;

11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent article et d'autres dispositions législatives ;

12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent article 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 étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi.

III (nouveau). – Les ordonnances mentionnées aux 2° et 10° du I du présent article sont prises dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi.

IV (nouveau). – Les ordonnances mentionnées aux 3° et 6° du I sont prises dans un délai de six mois à compter de

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ; 27

9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre : 28

a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ; 29

b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ; 30

c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ; 31

10° 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 même code ; 32

11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent I et d'autres dispositions législatives ; 33

12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent I 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 étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française. 34

II à VI. – (Non modifiés) 35

Texte adopté par le Sénat en première lecture

la promulgation de la présente loi.

V (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 4°, 5°, 7° à 9°, 11° et 12° du I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi.

VI (*nouveau*). – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

VII (*nouveau*). – Le code des transports est ainsi modifié :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

VII. – La cinquième partie du code des transports est 36
ainsi modifiée :

1° A (*nouveau*) L'article L. 5142-1 est ainsi modifié : 37

a) Au début du premier alinéa, sont ajoutés les mots : 38
« Sous réserve des conventions internationales en vigueur. » ;

b) Au même premier alinéa, la première occurrence du 39
mot : « maritimes » est supprimée et les mots : « et aux
épaves d'aéronefs » sont remplacés par les mots : « , aux
épaves d'aéronefs et généralement à tout objet » ;

c) Au second alinéa, les mots : « ou l'aéronef » sont 40
remplacés par les mots : « , l'aéronef ou l'objet » ;

1° B (*nouveau*) L'article L. 5241-4 est complété par 41
deux alinéas ainsi rédigés :

« Les titres de sécurité ou les certificats de prévention 42
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.

« Les modalités d'application du présent article sont 43
précisées par décret en Conseil d'État. » ;

1° C (*nouveau*) Après le même article L. 5241-4, il est 44
inséré un article L. 5241-4-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 5241-4-1 A. – I. – Les frais liés aux visites au 45
cours de l'exploitation des navires rouliers à passagers
prévues par la directive (UE) 2017/2110 du Parlement
européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un
système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de
services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à
passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE
et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil sont à la
charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire, dans des
conditions fixées par décret en Conseil d'État.

« II. – Les frais liés aux déplacements et aux séjours à 46
l'étranger, afférents aux visites prévues à l'article L. 5241-4,
sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

1° D (nouveau) L'article L. 5762-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 47

« L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans leur rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. » ; 48

1° E (nouveau) L'article L. 5772-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 49

« L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. » ; 50

1° F (nouveau) L'article L. 5782-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 51

« L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. » ; 52

1° G (nouveau) L'article L. 5792-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 53

« L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. » ; 54

1° À la fin du III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;

1° À la fin du III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ; 55

2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :

2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé : 56

« Art. L. 5523-1. – Les infractions définies à la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. »

« Art. L. 5523-1. – Les infractions définies à la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. » ; 57

3° (nouveau) Le I de l'article L. 5542-5-1 est ainsi rédigé : 58

« I. – À bord du navire, le capitaine conserve à la disposition des gens de mer une copie de leur contrat d'engagement maritime ainsi que les textes légaux, accords et conventions collectives qui régissent le contrat d'engagement maritime. Ces documents peuvent être tenus à disposition sous forme numérique. » ; 59

4° (nouveau) L'article L. 5542-6 est abrogé ; 60

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

<u>5° (nouveau) L'article L. 5542-18 est ainsi modifié :</u>	61
<u>a) Après le mot : « durée », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « du contrat d'engagement maritime. » ;</u>	62
<u>b) Après le mot : « durée », la fin de la première phrase du troisième alinéa est ainsi rédigée : « du contrat d'engagement maritime. » ;</u>	63
<u>5° bis (nouveau) La section 2 du chapitre II du titre IV du livre V est complétée par un article L. 5542-49 ainsi rétabli :</u>	64
<u>« Art. L. 5542-49. – En cas de litige entre un marin et son employeur portant sur une sanction disciplinaire, le juge judiciaire est compétent dans les conditions prévues aux articles L. 1333-1 à L. 1333-3 du code du travail. » ;</u>	65
<u>6° (nouveau) À l'article L. 5543-5, la référence : « L. 2316-1 » est remplacée par la référence : « L. 2317-1 » ;</u>	66
<u>7° (nouveau) Après la première occurrence du mot : « mots : », la fin de l'article L. 5549-5 est ainsi rédigée : « “du contrat d'engagement maritime” sont remplacés par les mots : “de son inscription sur la liste d'équipage”. » ;</u>	67
<u>8° (nouveau) L'article L. 5551-3 est abrogé ;</u>	68
<u>9° (nouveau) Le 4° de l'article L. 5552-16 est ainsi rédigé :</u>	69
<u>« 4° Les périodes hors navigation effective durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ; »</u>	70
<u>9° bis (nouveau) À la première phrase du 2° de l'article L. 5612-1, la référence : « L. 5542-6. » est supprimée ;</u>	71
<u>10° (nouveau) La première phrase de l'article L. 5552-18 est ainsi rédigée : « Les services effectués au cours d'une année civile qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés dans un délai maximum de trois ans à compter de la fin de l'année civile en cause. » ;</u>	72
<u>10° bis (nouveau) La soixante-troisième ligne du tableau du second alinéa du I de l'article L. 5785-1 est supprimée ;</u>	73
<u>11° (nouveau) Après le mot : « mots : », la fin du 1° de l'article L. 5785-3 est ainsi rédigée : « “du contrat d'engagement maritime” sont remplacés par les mots : “de son embarquement” ; »</u>	74
<u>11° bis (nouveau) La cinquante-neuvième ligne du</u>	75

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

tableau du second alinéa du I de l'article L. 5795-1 est supprimée :

12° (nouveau) Après le mot : « mots : », la fin du 1° de l'article L. 5795-4 est ainsi rédigée : « “du contrat d'engagement maritime” sont remplacés par les mots : “de son embarquement” : ». 76

VIII (nouveau). – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, 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, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent.

VIII. – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, 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, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent. Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ainsi que la préservation de l'environnement. 77

~~Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect de conditions permettant d'assurer la sécurité des personnes, des biens et la préservation de l'environnement.~~

La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sécurité ~~des biens~~, des personnes et de l'environnement.

La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation maritime des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ainsi que la préservation de l'environnement. 78

Les conditions de ces expérimentations sont fixées par voie réglementaire.

Les conditions de ces expérimentations sont fixées par voie réglementaire. 79

Au plus tard trois mois avant son terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de ces expérimentations.

Au plus tard trois mois avant leur terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de ces expérimentations. 80

Article 37 bis AAA (nouveau)

Le b du F du 2° du I de l'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé : 1

« b) Le gestionnaire de navire est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité et remplit les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies aux A ou B. Lorsque le navire est hors du champ d'application du code international de gestion de la 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

sécurité et que son gestionnaire ne détient donc pas un document de conformité au sens du code mentionné à la première phrase du présent *b*, le gestionnaire prouve à défaut qu'il assure depuis la France les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire : ».

Article 37 bis AAB (nouveau)

Le titre III du livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« Déclarations liées au transport de marchandises dangereuses par mer

« Art. L. 5435-1. – Toute personne physique ou morale réceptionnaire, au sens du *a* du 4 de l'article 1^{er} de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, adoptée à Londres le 30 avril 2010, de cargaisons donnant lieu à contribution au sens du 10 du même article 1^{er} déclare les quantités reçues pour chaque année civile dans un port, installation portuaire ou terminal français avant le 31 mars de l'année suivante.

« L'obligation de déclaration prévue au premier alinéa du présent article est réputée satisfaite si un rapport a déjà été fait pour les substances mentionnées à l'article L. 631-4 du code de l'énergie.

« Art. L. 5435-2. – En cas de manquement à l'obligation prescrite par l'article L. 5435-1 dans le délai prévu au premier alinéa du même article L. 5435-1, un procès-verbal de manquement est dressé par les agents assermentés désignés par le ministre chargé des transports. Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois à compter de la communication dudit procès-verbal sur les manquements relevés.

« À la suite de la procédure énoncée au présent article, l'autorité administrative peut prendre une décision motivée ordonnant une astreinte par jour de retard, d'un montant déterminé par arrêté, proportionnel aux contributions dues, d'un montant maximal de 1 500 €

« Art. L. 5435-3. – Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret. »

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 37 bis AAC (nouveau)

Après l'article L. 5542-41 du code des transports, il est inséré un article L. 5542-41-1 ainsi rédigé : 1

« Art. L. 5542-41-1. – I. – Le premier alinéa de l'article L. 1235-3-1 du code du travail est applicable au cas de nullité du licenciement, constaté par un juge, d'un délégué de bord en raison de l'exercice de son mandat. » 2

« II. – Le dernier alinéa de l'article L. 1235-3-1 du même code est applicable aux délégués de bord qui bénéficient d'un statut protecteur, dans les conditions définies aux articles L. 5543-3 et L. 5543-3-1 du présent code. » 3

Article 37 bis AAD (nouveau)

L'article L. 5543-1-1 du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Le I est ainsi modifié : 2

a) Au premier alinéa, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ; 3

b) Le 2° est complété par les mots : « ainsi que sur les domaines de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue » ; 4

c) À la seconde phrase du 7°, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ; 5

2° Le II est ainsi modifié : 6

a) Après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ; 7

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé : 8

« Lorsqu'elle est consultée dans les domaines de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue maritime, la commission comprend également des représentants des régions, des départements et des collectivités ultra-marines. » ; 9

3° Le III est complété par les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ; 10

4° Au premier alinéa du V, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle ». 11

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 37 bis AAE (nouveau)

L'article L. 5725-2 du code des transports est abrogé.

Article 37 bis AA (nouveau)

Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Équipement des ports de plaisance en bornes électriques

« Art. L. 1521-4. – À compter du 1^{er} janvier 2022, dans les ports de plaisance d'une capacité de plus de cent places, au moins 1 % des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an sont réservés à des navires électriques. »

Article 37 bis AB (nouveau)

La section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Signalisation maritime » ;

2° Au début, est ajoutée une sous-section 1 ainsi rédigée :

« Sous-section 1

« Dispositions générales

« Art. L. 5242-20-1. – La signalisation maritime consiste, en fonction du volume et de la nature de trafic ainsi que du degré de risques, à identifier les routes de navigation maritime et à marquer les dangers.

« La signalisation maritime se compose d'aides à la navigation visuelles, sonores ou radioélectriques conformes aux conventions internationales et tenant compte des recommandations internationales en vigueur.

« Art. L. 5242-20-2. – L'État prescrit les mesures de signalisation maritime, en particulier d'établissement, de modification ou de suppression de tous dispositifs d'aides à la navigation, y compris celles rendues nécessaires par une activité ou celles établies à la demande d'un opérateur économique.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« L'État est responsable de la police de la signalisation maritime, y compris la suppression ou la modification de dispositifs de nature à créer une confusion avec les aides à la navigation maritime ou un risque pour la navigation. » 9

« Toute personne privée implantant une activité en mer nécessitant des mesures de signalisation maritime assume la charge de l'acquisition, de l'exploitation, de l'entretien ainsi que du retrait de cette signalisation. » 10

« Est autorisée la perception par l'État de rémunérations auprès d'autres personnes ayant un intérêt particulier à la signalisation maritime au regard de leurs activités pour les services de signalisation qu'il leur rend. » 11

« Art. L. 5242-20-3. – (Supprimé) » 12

« Art. L. 5242-20-4. – Le fait d'installer un dispositif d'aide à la navigation sans avoir obtenu l'autorisation préalable des services de l'État compétents selon les modalités prévues par voie réglementaire ou en méconnaissance des prescriptions de sécurité imposées par le référentiel technique prévu par arrêté du ministre chargé de la mer est puni d'une amende de 3750 euros. » 13

« Art. L. 5242-20-5 (nouveau). – Les modalités d'application de la présente sous-section sont fixées par voie réglementaire. » ; 14

3° Est ajoutée une sous-section 2 intitulée : « Dommages » et comprenant les articles L. 5242-21 à L. 5242-23 ; 15

4° (nouveau) La sous-section 2, telle qu'elle résulte du 3° du présent article, est complétée par un article L. 5242-24 ainsi rédigé : 16

« Art. L. 5242-24. – Les modalités d'application de la présente sous-section sont fixées par voie réglementaire. » 17

Article 37 bis AC (nouveau)

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée : 1

1° La section 1 du chapitre III du titre IV du livre II est complétée par un article L. 5243-6 ainsi rétabli : 2

« Art. L. 5243-6. – Lorsqu'ils constatent une des infractions définies aux articles L. 5242-1 à L. 5242-6-3, les officiers de police judiciaire et les agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1 peuvent procéder à l'appréhension du navire ayant servi à commettre l'infraction. L'appréhension du navire donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal. » 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Lorsque l'auteur de l'infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français, et dans un délai maximum de deux heures à compter de son appréhension par les agents mentionnés au premier alinéa du présent article, le navire peut être dérouteré vers une position ou un port appropriés, puis immobilisé. » 4

« La décision imposant le dérouterement du navire et son immobilisation est prise par le directeur départemental des territoires et de la mer ou ses adjoints, compétent en raison du lieu de l'infraction ou, le cas échéant, de l'un des critères définis au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. L'auteur de la décision de dérouterement et d'immobilisation en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République qui peut s'y opposer ou y mettre fin à tout moment. Il en informe, le cas échéant, l'autorité de l'État du pavillon. » 5

« Les frais d'immobilisation du navire sont à la charge de l'auteur de l'infraction ou, le cas échéant, du propriétaire ou de l'exploitant du navire. » 6

« À tout moment, l'autorité judiciaire peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement. » 7

« Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du code de procédure pénale. » 8

« La décision d'immobilisation peut être contestée dans un délai de cinq jours à compter de sa notification, par requête de la personne mise en cause, du propriétaire, de l'exploitant ou des tiers ayant des droits sur le navire devant le juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance saisi de l'enquête. » 9

« Le juge des libertés et de la détention peut confirmer l'immobilisation ou en ordonner la mainlevée, le cas échéant en la conditionnant au versement préalable d'un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement, dans les conditions prévues à l'article 142 du même code. » 10

« L'ordonnance du juge des libertés et de la détention doit être rendue dans un délai de trois jours ouvrés à compter de la réception de la requête mentionnée au septième alinéa du présent article. » 11

« Les ordonnances du juge des libertés et de la détention prises sur le fondement du présent article sont motivées et notifiées au procureur de la République, au juge d'instruction lorsqu'il est saisi, à la personne mise en cause et, s'ils sont connus, au propriétaire et aux tiers ayant des droits sur le navire, qui peuvent les déférer à la chambre de » 12

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'instruction par déclaration au greffe du tribunal dans les cinq jours qui suivent leur notification. La personne mise en cause, le propriétaire du navire et les tiers ayant des droits sur le navire peuvent adresser toutes observations écrites ou être entendus par la chambre de l'instruction. La chambre de l'instruction statue dans un délai de cinq jours à compter de la déclaration d'appel.

« L'appel contre les ordonnances du juge des libertés et de la détention prises sur le fondement du présent article n'est pas suspensif. Toutefois, le procureur de la République peut demander au premier président de la cour d'appel ou à son délégué de déclarer le recours suspensif lorsque le juge des libertés et de la détention a ordonné la remise en circulation du navire et qu'il existe un risque sérieux de réitération de l'infraction ou qu'il est nécessaire de garantir le paiement des amendes. Dans ce cas, l'appel, accompagné de la demande qui se réfère au risque sérieux de réitération de l'infraction ou à la nécessité de garantir le paiement des amendes, est formé dans un délai de six heures à compter de la notification de l'ordonnance au procureur de la République et transmis au premier président de la cour d'appel ou à son délégué. Celui-ci décide, sans délai, s'il y a lieu de donner à cet appel un effet suspensif par une ordonnance motivée rendue contrairement, qui n'est pas susceptible de recours. Le navire est maintenu à la disposition de l'autorité judiciaire jusqu'à ce que cette ordonnance soit rendue et, si elle donne un effet suspensif à l'appel du procureur de la République, jusqu'à ce qu'il soit statué sur le fond. » ; 13

2° Le livre VII est ainsi modifié : 14

a) Le chapitre II du titre I^{er} est complété par un article L. 5712-3 ainsi rédigé : 15

« Art. L. 5712-3. – Pour l'application de l'article L. 5243-6 en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer". À La Réunion, ces mêmes mots sont remplacés par les mots : "directeur de la mer sud océan Indien". » ; 16

b) Le chapitre II du titre II est complété par un article L. 5722-3 ainsi rédigé : 17

« Art. L. 5722-3. – Pour l'application à Mayotte de l'article L. 5243-6, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer sud océan Indien". » ; 18

c) Le chapitre II du titre III est complété par un article L. 5732-3 ainsi rédigé : 19

« Art. L. 5732-3. – Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 5243-6, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » ; 20

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

d) Le chapitre II du titre IV est complété par un article L. 5742-3 ainsi rédigé : 21

« Art. L. 5742-3. – Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 5243-6, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » : 22

e) Le chapitre II du titre V est complété par un article L. 5752-3 ainsi rédigé : 23

« Art. L. 5752-3. – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5243-6, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer". » : 24

f) Le chapitre II du titre VI est complété par un article L. 5762-4 ainsi rédigé : 25

« Art. L. 5762-4. – Pour l'application de l'article L. 5243-6 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » : 26

g) Le chapitre II du titre VII est complété par un article L. 5772-5 ainsi rédigé : 27

« Art. L. 5772-5. – Pour l'application de l'article L. 5243-6 en Polynésie française, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » : 28

h) Le chapitre II du titre VIII est complété par un article L. 5782-5 ainsi rédigé : 29

« Art. L. 5782-5. – Pour l'application de l'article L. 5243-6 à Wallis-et-Futuna, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » : 30

i) Le chapitre II du titre IX est complété par un article L. 5792-5 ainsi rédigé : 31

« Art. L. 5792-5. – Pour l'application de l'article L. 5243-6 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "directeur départemental des territoires et de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer sud océan Indien". » 32

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 37 bis AD (nouveau)

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée : 1

1° Le second alinéa de l'article L. 5412-2 est supprimé : 2

2° Le premier alinéa de l'article L. 5531-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'armateur fournit au capitaine les moyens nécessaires à l'exercice de cette autorité et n'entrave pas les décisions qui en relèvent. » 3

Article 37 bis AE (nouveau)

Au début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 5542-48 du code des transports, les mots : « Sauf en ce qui concerne le capitaine, » sont supprimés.

Article 37 bis AF (nouveau)

Le livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié : 1

1° La section 3 du chapitre VI du titre I^{er} est complétée par un article L. 616-3-1 ainsi rédigé : 2

« Art. L. 616-3-1. – Pour l'accès aux navires et à leur bord, les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. 3

« En cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent également procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité dans les conditions fixées au second alinéa de l'article L. 613-2. » : 4

2° Au premier alinéa des articles L. 645-1, L. 646-1, L. 647-1 et L. 648-1, la référence : « la l'ordonnance n° 2018-1125 du 12 décembre 2018 prise en application de l'article 32 de la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles et portant modification de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et diverses dispositions concernant la protection des données à caractère personnel » est remplacée par la référence : « la loi n° du d'orientation des mobilités » : 5

3° Après le premier alinéa de l'article L. 648-1, sont insérés des 1° A et 1° B ainsi rédigés : 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 37 bis A (nouveau)

Le chapitre II du titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au début de l'article L. 5232-4, sont ajoutés les mots : « Sans préjudice de l'article L. 5232-5, » ;

2° Il est ajouté un article L. 5232-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5232-5. Les permis d'armement sont délivrés dans les eaux maritimes des estuaires des fleuves, des rivières, des canaux aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime. »

Article 37 bis B (nouveau)

Le I de l'article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le tableau constituant le troisième alinéa est ainsi rédigé :

Catégories d'hébergements classés au sens du code du tourisme	Tarif plancher	Tarif plafond
Palaces	0,70	4,00
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70	3,00
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70	2,30
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences	0,50	1,50

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° A La référence au département est remplacée par la référence aux Terres australes et antarctiques françaises : » 7

« 1° B La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence à l'administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises : » 8

Articles 37 bis A et 37 bis B

(Supprimés)

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles		
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30	0,90
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1, 2 et 3 étoiles, chambres d'hôtes	0,20	0,80
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3, 4 et 5 étoiles	0,20	0,60
Emplacements dans des aires de camping-cars et des places de stationnement touristiques par tranche de 24 heures	0,20	0,50
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles	0,20	
Ports	0,20	10,00

-
»
-
»

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par délibération du conseil municipal, pour la catégorie d'hébergement ports, un tarif distinct peut être arrêté pour les navires relevant de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui n'utilisent pas l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 37 bis C (nouveau)

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit, ~~dans le même délai~~, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

Article 37 bis (nouveau)

Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 4311-8. – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.

« Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.

« Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité ~~de~~ ee réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 37 bis C

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité et, pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

Article 37 bis

Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 4311-8. – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.

« Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.

« Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords, notamment grâce au déploiement des infrastructures d'avitaillement en

Texte adopté par le Sénat en première lecture

environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.

« **H** détermine notamment :

« 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;

« 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;

« 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;

« 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

carburants alternatifs, de collecte et de traitement des déchets et des eaux usées, ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.

« Le contrat détermine notamment :

« 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;

« 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;

« 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;

« 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

Article 37 *ter* (nouveau)

I. – Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

1° À l'article L. 2111-7, après le mot : « publics », sont insérés les mots : « aux syndicats mixtes constitués sur le fondement de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales. » :

2° Après l'article L. 3113-1, il est inséré un article L. 3113-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3113-1-1. – Pour la mise en œuvre de l'article L. 3113-1 du présent code et de l'article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales, Voies navigables de France peut bénéficier de la part de l'État d'un transfert de propriété du domaine public fluvial qui lui est confié. »

II. – L'article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » :

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

CHAPITRE III

Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38

I. – À la fin de l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région Île-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6 ».

II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2142-2. – Dans la région Île-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »

III. – L'article L. 2142-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2 » ;

2° Le second alinéa est supprimé.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

« II. – Lorsqu'un syndicat mixte est compétent pour la gestion du domaine public fluvial, les transferts de propriété du domaine public fluvial au syndicat mixte sont opérés à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires. La convention constitutive du syndicat mixte prévoit les conditions de retrait et de dissolution selon les principes fixés par les articles L. 5721-6-2, L. 5721-7 et L. 5721-7-1 du présent code, les principes du 1° de l'article L. 5211-25-1 s'appliquant également aux biens transférés en pleine propriété au syndicat mixte. L'article L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques ne s'applique pas au domaine public fluvial transféré en application du présent article. »

CHAPITRE III

Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38

I à III. – (*Non modifiés*)

1

Texte adopté par le Sénat en première lecture

IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions ~~posées~~ par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des ~~dispositions~~ de l'article 6 du même règlement. » ;

2° Le dernier alinéa est supprimé.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect de l'article 6 du même règlement. » ;

2° Le dernier alinéa est supprimé.

Article 38 bis AA (nouveau)

Le chapitre III du titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 1263-1 est ainsi modifié :

a) À la cinquième phrase, après la référence : « L. 1263-2 », est insérée la référence : « ou du deuxième alinéa de l'article L. 1263-3 » ;

b) À la dernière phrase, la référence : « de l'article L. 2121-22 ou L. 3111-16-3 » est remplacée par les références : « des articles L. 2121-22 ou L. 3111-16-3 » et, après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou l'autorité organisatrice mentionnée à l'article L. 3111-16-3 » ;

2° L'article L. 1263-3 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice compétente ou le cédant mentionnés à l'article L. 3111-16-3 peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend relatif à la fixation, dans les conditions prévues au même article L. 3111-16-3, du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. » ;

b) À la deuxième phrase du deuxième alinéa, après le mot : « nécessaire », sont insérés les mots : « pour le règlement d'un différend relevant du premier alinéa du présent article » ;

c) Au troisième alinéa, après le mot : « arrêt », sont insérés les mots : « ou aux règles mentionnées au deuxième alinéa ».

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 38 bis A (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

1° ~~La section 3 du chapitre III~~ du titre VI du livre II de la première partie est complétée par un article ~~L. 1263-3-1~~ ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 1263-3-1.~~ – Les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens ~~au IV de l’article L. 2142-16 et à l’article L. 2251-1-2.~~ » ;

2° Après la même section 3, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :

« Section 3 bis

« Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris

« ~~Art. L. 1263-3-2.~~ – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’un différend dès lors qu’ils s’estiment victimes d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d’exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l’activité précitée ou des conditions d’utilisation de cette infrastructure par l’exploitant.

« La décision de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d’astreintes, précise les conditions d’ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu’elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c’est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d’utilisation de l’infrastructure par l’exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d’atteinte grave et immédiate à l’utilisation du réseau ou à l’activité de gestionnaire ~~d’infrastructures~~ de la Régie autonome des transports parisiens, l’Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas

Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

Article 38 bis A

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre II du titre VI du livre II de la première partie est complété par un article L. 1262-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-5. – Les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2. » ;

2° Après la section 3 du chapitre III du même titre VI, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :

« Section 3 bis

« Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris

« Art. L. 1263-3-1. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, Île-de-France Mobilités et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’un différend dès lors qu’ils s’estiment victimes d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d’exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l’activité précitée ou des conditions d’utilisation de cette infrastructure par l’exploitant.

« La décision de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d’astreintes, précise les conditions d’ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu’elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c’est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d’utilisation de l’infrastructure par l’exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d’atteinte grave et immédiate à l’utilisation du réseau ou à l’activité de gestionnaire technique de la Régie autonome des transports parisiens, l’autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous

1

2

3

4

5

6

7

8

9

Texte adopté par le Sénat en première lecture

échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;

3° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Après le 4°, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ;

c) Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° » ;

4° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Au 2°, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

c) Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;

3° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié : 10

a) Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique, de la Régie autonome des transports parisiens » ; 11

b) Après le 4°, il est inséré un 5° ainsi rédigé : 12

« 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ; 13

c) Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° » ; 14

4° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié : 15

aa) (nouveau) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique, » ; 16

a) Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ; 17

b) Au 2°, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, » et, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ; 18

c) Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ; 19

d) (nouveau) Au dernier alinéa, après la référence : « L. 2123-1-1 », est insérée la référence : « , L. 2142-16 » et, 20

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

5° L'article L. 1264-7 est complété par un 10° ainsi rédigé :

~~« 10° Le non-respect par la Régie autonome des transports parisiens des dispositions prévues dans le document de référence prévu à l'article L. 2142-19. » ;~~

6° L'article L. 1264-15 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) À la deuxième phrase du second alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

à la fin, sont ajoutés les mots : « , des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et de la Régie autonome des transports parisiens » ;

5° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié : 21

a) (nouveau) Au 1°, la référence : « et 3 » est remplacée par les références : « , 3 et 3 bis » ; 22

b) (nouveau) Au 3°, après la référence : « L. 2132-7, », est insérée la référence : « L. 2132-7-1, » ; 23

c) Il est ajouté un 12° ainsi rédigé : 24

« 12° Le manquement par la Régie autonome des transports parisiens aux obligations prévues à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du présent code et aux articles L. 2132-5-1 et L. 2251-1-2. » ; 25

6° L'article L. 1264-15 est ainsi modifié : 26

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région d'Île-de-France pour lequel la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ; 27

b) À la deuxième phrase du second alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région d'Île-de-France pour lequel la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ; 28

6° bis (nouveau) L'article L. 2131-3 est ainsi modifié : 29

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle veille à ce même objet s'agissant des modalités d'exercice de la gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. » ; 30

b) Au second alinéa, les mots : « au réseau ferroviaire » sont remplacés par les mots : « à ces réseaux » et les mots : « du secteur des transports ferroviaires » sont remplacés par les mots : « de ces secteurs » ; 31

6° ter (nouveau) Le premier alinéa de l'article L. 2131-4 est ainsi modifié : 32

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

a) À la première phrase, après le mot : « réseau », il est inséré le mot : « ferroviaire » : 33

b) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle veille également à ce que l'activité de gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris soit exercée de manière équitable et non discriminatoire. » : 34

c) La seconde phrase est ainsi modifiée : 35

– après la référence : « L. 2122-5 », sont insérés les mots : « et le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 » : 36

– le mot : « contient » est remplacé par le mot : « contiennent » : 37

– le mot : « octroie » est remplacé par le mot : « octroient » : 38

– après le mot : « infrastructure », sont insérés les mots : « ou au gestionnaire technique au sens de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée » : 39

6° quater (nouveau) L'article L. 2132-1 est complété par les mots : « , pour le réseau de métro et le réseau express régional définis à l'article L. 2142-3, pour le réseau de transport public du Grand Paris et pour les réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris » : 40

6° quinquies (nouveau) Après l'article L. 2132-5, il est inséré un article L. 2132-5-1 ainsi rédigé : 41

« Art. L. 2132-5-1. – Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées aux articles L. 2131-3 et L. 2132-1, les règles concernant les périmètres de chacune des activités comptablement séparées désignées aux articles L. 2142-16, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités. 42

« Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans un délai de deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel. » : 43

6° sexies (nouveau) Après l'article L. 2132-7, il est 44

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

inséré un article L. 2132-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2132-7-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région d'Île-de-France. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par la Régie autonome des transports parisiens, les exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et Île-de-France Mobilités.

« Ils sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de fournir à l'autorité les informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants. » ;

7° Les cinq dernières phrases de l'article L. 2142-3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;

7° Les cinq dernières phrases de l'article L. 2142-3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;

8° Le chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

8° Le chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6
« Régulation

« Section 6
« Régulation

« Art. L. 2142-16. – I A (nouveau). – La Régie autonome des transports parisiens met en œuvre des comptes séparés pour l'activité d'opérateur de transport, l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3, l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1 du présent code.

« L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la RATP assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.

« Art. L. 2142-16. — I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure de la mise en œuvre

« I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières approuve les règles de la séparation

Texte adopté par le Sénat en première lecture

au sein de la Régie autonome des transports parisiens de la comptabilité séparée prévue à l'article L. 2142-3. À cette fin, elle approuve les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue au même article L. 2142-3 et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

~~« II. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article. Cet avis est rendu en se fondant sur le périmètre de cette activité tel que défini par le cadre législatif et réglementaire applicable.~~

~~« III. L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la Régie autonome des transports parisiens assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.~~

~~« IV. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de prévention telle que prévue à l'article L. 2251-1-2 en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article.~~

« V. – Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Art. L. 2142-17. – I. – Au moins six mois avant l'adoption de la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure prévue au même article L. 2142-3, y compris l'activité mentionnée au III de l'article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

comptable prévue au I A du présent article. À cette fin, elle approuve les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue au même I A et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

~~« II à IV. – (Supprimés)~~

54

« V. – Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat ainsi que des annexes. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Art. L. 2142-17. – I. – Au moins six mois avant l'échéance de la convention pluriannuelle en cours prévue à l'article L. 2142-3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure versée par Île-de-France Mobilités prévue au même article L. 2142-3 pour la nouvelle convention, y compris l'activité mentionnée au second alinéa du I A de l'article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.

« Dans un délai fixé par voie réglementaire, l'Autorité

57

Texte adopté par le Sénat en première lecture

routières émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.

« Les modalités d'examen par l'Autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d'éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.

~~« Lorsqu'au titre de son avis conforme, l'Autorité de~~ régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l'infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition.

« En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ~~trois mois avant l'entrée en vigueur~~ de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa du présent article, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'Île-de-France Mobilités alloue à la Régie ~~après l'échéance de la convention pluriannuelle précédente.~~ Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d'indexation prévue dans cette convention et de l'évolution de l'activité et des investissements de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Dans les conditions prévues au I, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la ~~tarification~~ des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

« Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi ~~et qui sont détenues par ses services.~~ Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication.

« Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations aux fonctionnaires et agents

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

de régulation des activités ferroviaires et routières émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.

« Les modalités d'examen par l'autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d'éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire. 58

« Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l'infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition. 59

« En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans un délai fixé par voie réglementaire, avant l'échéance de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa du présent I, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'Île-de-France Mobilités alloue à la Régie autonome des transports parisiens dans l'attente de la nouvelle convention pluriannuelle. Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d'indexation prévue dans cette convention et de l'évolution de l'activité et des investissements de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. 60

« II. – Dans les conditions prévues au I, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la rémunération des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. 61

« Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique qui sont détenues par ses services et dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication. 62

« Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. 63

« II. – Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations aux fonctionnaires et agents 64

Texte adopté par le Sénat en première lecture

chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens.

« III. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'informations mentionnées au I du présent article.

« *Art. L. 2142-19.* – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d'assurer un traitement non-discriminatoire des exploitants désignés par Île-de-France Mobilités.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis ~~conforme~~ sur ce document.

« *Art. L. 2142-20.* – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de la présente section. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens ainsi qu'aux agents d'Île-de-France Mobilités.

« III. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris d'informations mentionnées au I du présent article. 65

« *Art. L. 2142-19.* – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d'assurer un traitement transparent, équitable et non-discriminatoire des exploitants désignés par Île-de-France Mobilités. 66

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur ce document. 67

« *Art. L. 2142-20.* – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de la présente section. » 68

Article 38 bis B (nouveau)

I. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée : 1

1° La sous-section 2 est ainsi modifiée : 2

a) L'article L. 1261-4 est ainsi modifié : 3

– au premier alinéa, le mot : « sept » est remplacé par le mot : « cinq » et les mots : « et infrastructures de » sont remplacés par les mots : « numériques ou du » ; 4

– le dernier alinéa est supprimé ; 5

b) Le dernier alinéa de l'article L. 1261-5 est complété par les mots : « ou dans le domaine des services numériques » ; 6

c) Au premier alinéa de l'article L. 1261-7, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans le secteur du transport routier ou guidé dans la région d'Île-de-France, dans le secteur des services numériques de mobilité » ; 7

d) À la première phrase de l'article L. 1261-9, les mots : « ses deux vice-présidents » sont remplacés par les mots : « les autres membres du collège » ; 8

e) À l'article L. 1261-13, le mot : « vice-présidents » est remplacé par les mots : « autres membres du collège » et les mots : « et le montant des vacances versées aux autres » 9

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 38 bis (nouveau)

L'article L. 2171-6 du code de la commande publique est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

membres du collège » sont supprimés ;

2° À la première phrase de l'article L. 1261-14, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois ». 10

II. – Le président et les deux vice-présidents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme. 11

Il est pourvu à la nomination des deux autres membres permanents du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans un délai de soixante jours à compter de la publication de la présente loi. 12

III. – Les membres du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, autres que le président et les deux vice-présidents en fonction à la date de publication de la présente loi, poursuivent leur mandat jusqu'à son terme et, par dérogation à l'article L. 1261-9 du code des transports dans sa rédaction résultant de la présente loi, dans les mêmes conditions qu'antérieurement. Par dérogation à l'article L. 1261-4 du même code dans sa rédaction résultant de la présente loi, le nombre de membres du collège reste supérieur à cinq jusqu'à l'expiration de leur mandat. 13

Article 38 bis

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre I^{er} de la deuxième partie du code de la commande publique est ainsi modifiée : 1

1° (nouveau) L'article L. 2171-6 est ainsi rédigé : 2

« Art. L. 2171-6. – I. – La Société du Grand Paris peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ou des infrastructures de transport public dont la maîtrise d'ouvrage lui est confiée. 3

« II. – Sur décision de la Société du Grand Paris, et selon les modalités particulières prévues par les documents de la consultation, l'opérateur économique attributaire du contrat relatif à la mission globale mentionnée au I du présent article peut se voir transférer, avec l'accord du cocontractant concerné, les droits et obligations issus de tout ou partie des marchés passés par la Société du Grand Paris et pouvant concourir à l'exécution de sa mission. Le contrat portant sur la mission globale intègre alors les droits et obligations précités et la composition de l'opérateur économique 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

Article 38 ter (nouveau)

La section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-7-2. – Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de ~~métro~~ qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5 du présent code. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

attributaire est modifiée afin d'inclure le titulaire du marché dont les droits et obligations sont ainsi transférés. » :

2° Il est ajouté un article L. 2171-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2171-6-1. – Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

Article 38 ter

La section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-7-2. – Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métropolitain qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5 du présent code. »

Article 38 quater (nouveau)

I. – L'article L. 1241-14 du code des transports est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° Les produits des baux commerciaux et les recettes publicitaires de toute nature conclus dans les gares constituant le réseau prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. »

II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° À la fin du 5° de l'article 9, les mots : « , dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares » sont supprimés ;

2° L'article 20 est ainsi modifié :

a) Le I est ainsi modifié :

– à la première phrase du premier alinéa, après le mot : « installations », sont insérés les mots : « ainsi que les gares, y compris d'interconnexion. » ;

– à la première phrase du dernier alinéa, les mots : « dans le cadre du présent article » sont remplacés par les mots : « ainsi que des gares, y compris d'interconnexion,

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—
dans le cadre du présent I » ;

b) Après le même I, il est inséré un *I bis* ainsi rédigé : 9

« *I bis.* – Sans préjudice de l'article 19, les éléments du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application du I du présent article sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Île-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement. L'établissement public Société du Grand Paris peut passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de ces éléments, jusqu'à leur remise en gestion à Île-de-France Mobilités. 10

« Les personnes qui assurent la gestion technique dans le cadre du présent *I bis* sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public Société du Grand Paris dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés. » ; 11

c) La première phrase du II est complétée par les mots : « et de ses gares, y compris d'interconnexion » ; 12

3° L'article 20-2 est ainsi modifié : 13

a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié : 14

– au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les lignes, ouvrages et installations ainsi que les gares, y compris d'interconnexion, mentionnés au premier alinéa sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. » ; 15

– sont ajoutés les mots : « et jusqu'à sa dissolution » ; 16

b) Le troisième alinéa est ainsi rédigé : 17

« Les éléments des lignes mentionnées au premier alinéa du présent article qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application du deuxième alinéa sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Île-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement. L'établissement public Société du Grand Paris peut passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de ces éléments, jusqu'à leur remise en gestion à Île-de-France Mobilités. Les personnes qui assurent la gestion technique dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public Société du Grand Paris dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence. Une convention entre les parties établit 18

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 39

I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus ».

I bis (nouveau). – L'article L. 1321-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article n'est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personne concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. »

II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus ».

III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par des articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 ainsi rédigés :

« *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France opéré par la Régie autonome des transports parisiens, les contrats de travail en cours des salariés

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

les droits et obligations concernés. » :

c) Le dernier alinéa est complété par les mots : « et de ses gares, y compris d'interconnexion ». 19

III. – L'établissement public Société du Grand Paris peut poursuivre la passation de marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de lignes, ouvrages, installations et gares mentionnés aux articles 7 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence a été envoyé à la publication antérieurement à la publication de la présente loi. 20

Article 38 quinquies (nouveau)

Le VII de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par les mots : « ou dont l'objet concourt à la valorisation de son patrimoine ».

Article 39

I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus ». 1

I bis. – L'article L. 1321-2 du code des transports, tel qu'il résulte du 2° du I de l'article 42 de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé : 2

« Le présent article n'est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personnes concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. » 3

II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus ». 4

III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par des articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 ainsi rédigés : 5

« *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d'Île-de-France opéré par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur.

« Art. L. 3111-16-2 (nouveau). – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1.

« Art. L. 3111-16-3 (nouveau). – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l'autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification par tout moyen conférant date certaine par l'autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.

« Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois ~~avant~~ à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article et dans le respect du secret des affaires.

« Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

autonome des transports parisiens, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur.

« Art. L. 3111-16-2. – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public, désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d'Île-de-France ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1.

« Art. L. 3111-16-3. – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l'autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification par tout moyen conférant date certaine par l'autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.

« Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article et dans le respect du secret des affaires.

« Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.

7

8

9

10

11

12

13

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ~~donc~~ la décision s'impose aux parties.

« Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État.

« *Art. L. 3111-16-4 (nouveau)*. – Un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné et l'ancienneté dans le poste ;

« 2° Les modalités et les délais ~~selon lesquels~~ le cédant ~~établit et communique~~ la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 3° 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.

« *Art. L. 3111-16-5 (nouveau)*. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard ~~six~~ mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« II. – ~~Un décret en Conseil d'État détermine les conséquences du refus du transfert de son contrat de travail par le salarié et les garanties procédurales associées.~~

« III. – ~~Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-3. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties. 14

« Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. 15

« *Art. L. 3111-16-4*. – Un décret en Conseil d'État fixe : 16

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné et l'ancienneté dans le poste ; 17

« 2° 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 ; 18

« 3° 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. 19

« *Art. L. 3111-16-5*. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié. 20

« II *(nouveau)*. – Le salarié dont le contrat de travail est transféré peut faire connaître à son employeur, par écrit et dans un délai de deux mois à compter de la communication de l'information mentionnée au I, son refus de la modification que l'employeur entend apporter audit contrat. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail. 21

« III *(nouveau)*. – Le refus du salarié mentionné au II constitue le motif de rupture de son contrat de travail. La rupture du contrat de travail repose sur un motif spécifique qui constitue une cause réelle et sérieuse. 22

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Cette rupture du contrat de travail est soumise aux seules modalités et conditions définies aux articles L. 1232-2 à L. 1232-5 et L. 1232-7 à L. 1232-14 du code du travail ainsi qu'aux articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du même code. Elle est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d'exploitant du service. » 23

« Le cessionnaire notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'exploitant du service. » 24

« IV (nouveau). – En cas de rupture du contrat de travail dans les conditions prévues au III du présent article suite au refus d'une modification d'un élément de son contrat de travail ayant un impact conséquent sur ses conditions de travail, le salarié, quelle que soit son ancienneté, a le droit à une indemnité versée par le cessionnaire qui se substitue à l'indemnité prévue à l'article L. 1234-9 du code du travail. » 25

« Le montant ainsi que les modalités de calcul et de versement de cette indemnité peuvent être modulés, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, en fonction de la situation du salarié au regard de l'emploi. Le montant de cette indemnité ne peut excéder celui que le salarié aurait perçu en application du même article L. 1234-9. » 26

« V (nouveau). – La rupture du contrat de travail des salariés mentionnés au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV de la deuxième partie du code du travail est en outre soumise aux règles procédurales spécifiques prévues à la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du même livre IV. » 27

« VI (nouveau). – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I du présent article d'accepter ou de refuser le transfert de leur contrat de travail. » 28

« Art. L. 3111-16-6 (nouveau). – Le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et quatrième alinéas de l'article L. 2261-14 du code du travail et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du même code. »

« Art. L. 3111-16-6. – Le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2261-14 du code du travail et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du même code. » 29

« Art. L. 3111-16-7 (nouveau). – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l'article L. 3311-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments

« Art. L. 3111-16-7. – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l'article L. 3311-16-1 dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération au sens de l'article L. 3221-3 du code du travail, » 30

Texte adopté par le Sénat en première lecture

de rémunération au sens de l'article L. 3221-3 du code du travail, hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« *Art. L. 3111-16-8 (nouveau).* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 ~~du présent code~~ lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l'emploi selon les motifs prévus par ce même statut.

« *Art. L. 3111-16-9 (nouveau).* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 ~~du présent code~~ lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayant-droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.

« *Art. L. 3111-16-10 (nouveau).* – Les salariés mentionnés à l'article L. 3311-16-1 ~~employés par la Régie autonome des transports parisiens~~ dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent :

« 1° Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens ;

« 2° Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« *Art. L. 3111-16-11 (nouveau).* – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport.

« *Art. L. 3111-16-12 (nouveau).* – Les articles L. 3111-16-6, L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. 31

« *Art. L. 3111-16-8.* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l'emploi selon les motifs prévus par ce même statut. 32

« *Art. L. 3111-16-9.* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayant droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret. 33

« *Art. L. 3111-16-10.* – Les salariés mentionnés à l'article L. 3311-16-1 dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent : 34

« 1° Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les salariés employés par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens ; 35

« 2° Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar. 36

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. 37

« *Art. L. 3111-16-11.* – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport et qu'ils concourent à des activités de transport de personnes. 38

« *Art. L. 3111-16-12.* – Les articles L. 3111-16-6, L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent aux salariés 39

Texte adopté par le Sénat en première lecture

aux salariés statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »

IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par ~~un chapitre VI~~ ainsi rédigé :

« CHAPITRE VI

« Dispositions propres aux services d'autobus organisés par Île-de-France Mobilités

« Art. L. 3316-1. – I. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

« Ce décret détermine notamment :

« 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

« 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

« 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient ;

« 4° Les modalités de fractionnement et de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante ;

« 5° (*nouveau*) Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1^{er} mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;

« 6° (*nouveau*) La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 dudit code ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »

IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par des chapitres VI et VII ainsi rédigés :

« CHAPITRE VI

« Dispositions propres aux services d'autobus organisés par Île-de-France Mobilités

« Art. L. 3316-1. – I. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations ainsi que la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

« Ce décret détermine notamment :

« 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

« 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

« 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que les conditions de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation le justifient ;

« 4° Les modalités de fractionnement et de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante ;

« 5° Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1^{er} mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;

« 6° La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 dudit code ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 7° (*nouveau*) Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-44 du même code applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ;

« 8° (*nouveau*) Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 du même code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ;

« 9° (*nouveau*) Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées.

« II. – Le décret mentionné au I du présent article détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services réguliers de transport public urbain par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 ~~du présent code~~ :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.

« Art. L. 3316-2. – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 7° Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-44 du même code applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ; 51

« 8° Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 du même code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ; 52

« 9° Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées. 53

« II. – Le décret mentionné au I du présent article détermine également 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, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte. 54

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 : 55

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ; 56

« 2° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France. 57

« Art. L. 3316-2. – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. 58

« Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus à vocation non touristique mentionnés au II de 59

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au premier alinéa du ~~II~~ de l'article L. 3316-1 du présent code.

~~« Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus mentionnés au II du même article L. 3316-1.~~

« Art. L. 3316-3 (nouveau). – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au ~~deuxième~~ alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d'application dudit décret, quelle que soit l'activité principale de leur entreprise.

« Art. L. 3316-4. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens.→

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'article L. 3316-1.

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au premier alinéa du même II. 60

« Art. L. 3316-3. – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au dernier alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus à vocation non touristique lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d'application dudit décret, quelle que soit l'activité principale de leur entreprise. 61

« Art. L. 3316-3-1 (nouveau). – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au dernier alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus non urbain ou autocar à vocation non touristique lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France mentionnées au II de l'article L. 3316-1. 62

« Art. L. 3316-4. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. 63

« CHAPITRE VII

« Transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs ou de transport public urbain de voyageurs
(Division et intitulé nouveaux) 64 65

« Art. L. 3317-1 (nouveau). – Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs, à défaut d'application de l'article L. 1224-1 du code du travail, tous les contrats de travail des salariés affectés exclusivement ou essentiellement au service ou à la partie de service transféré subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de 66

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'entreprise dès lors qu'un accord de branche étendu est conclu.

« Cet accord peut être conclu uniquement dans la branche des transports routiers et des activités auxiliaires du transport ainsi que dans la branche des réseaux de transport public urbain de voyageurs. » 67

« L'accord de branche prévoit : 68

« 1° Les informations transmises aux salariés mentionnés au premier alinéa du présent article, désignés "salariés transférés", et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant" et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service transféré désigné "cessionnaire" durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public ; 69

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ; 70

« 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés transférés ; 71

« 4° Le devenir des stipulations conventionnelles de l'entreprise cédante aux salariés transférés ; 72

« 5° Les conditions de maintien de la rémunération des salariés transférés, leur niveau de rémunération ne pouvant être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l'exception du premier alinéa du même article L. 242-1, versés lors des douze mois précédant la date de changement d'employeur ; 73

« 6° Les autres garanties dont bénéficient les salariés transférés. » 74

« Pour l'application du 4°, l'accord peut prévoir : 75

« a) Soit le maintien des stipulations conventionnelles dans les conditions prévues aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2261-14 du code du travail ; 76

« b) Soit, lorsque les salariés dont le contrat de travail est transféré proviennent de plusieurs entreprises, le maintien, pour tous les salariés, des seules stipulations conventionnelles de l'entreprise dont est issu le plus grand nombre de salariés transférés, selon les mêmes modalités et délais que ceux prévus aux mêmes premier et dernier alinéas ; 77

« c) Soit l'application au premier jour du transfert des stipulations conventionnelles de l'exploitant du service. » 78

V. – Les dispositions du présent article, à l'exception

V. – Les dispositions du présent article, à l'exception 79

Texte adopté par le Sénat en première lecture

du III, ~~entrent en vigueur pour~~ chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l'article L. 1241-1 du code des transports et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l'exécution dudit service.

Article 40

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° Le 8° de l'article L. 130-4 est complété par les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;

2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;

3° (*Supprimé*)

4° Le titre I^{er} du livre IV est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :

« CHAPITRE IX

« Péages

« Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de 7 500 € d'amende.

« II. – Au sens et pour l'application du I, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur autoroute ou ouvrage routier sans s'acquitter de l'intégralité du montant du péage.

« Pour l'application du premier alinéa du présent II, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »

II. – Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est complété par deux phrases

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

du III, sont applicables à chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l'article L. 1241-1 du code des transports et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l'exécution dudit service.

Article 40

I. – Le code de la route est ainsi modifié : 1

1° Le 8° de l'article L. 130-4 est complété par les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ; 2

2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 3

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ; 4

3° Au premier alinéa du I de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au second alinéa du III de l'article 529-6 du code de procédure pénale, l'obligation de » ; 5

4° Le titre I^{er} du livre IV est complété par un chapitre IX ainsi rédigé : 6

« CHAPITRE IX

« Péages

« Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de 7 500 € d'amende. 9

« II. – Au sens et pour l'application du I, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur une autoroute ou un ouvrage routier sans s'acquitter de l'intégralité du montant du péage. 10

« Pour l'application du premier alinéa du présent II, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. » 11

II. – Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié : 12

1° Le deuxième alinéa est complété par deux phrases 13

Texte adopté par le Sénat en première lecture

ainsi rédigées : « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. ~~Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.~~ » ;

2° Au dernier alinéa, après le mot : « forfaitaire », sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;

3° (*Supprimé*)

Article 40 bis (nouveau)

Avant le dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

~~« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. La mise en place de cette tarification réduite ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation.~~

~~« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les carburants alternatifs au sens du même article 1^{er}. Le renforcement ou le déploiement des stations d'avitaillement ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation. »~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

ainsi rédigées : « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. » ;

2° Au dernier alinéa, après le mot : « forfaitaire », sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ; 14

3° Le second alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule du contrevenant en cas de vente d'occasion. » 15

Article 40 bis

Avant le dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés six alinéas ainsi rédigés : 1

« Toute nouvelle convention de délégation doit prévoir : 2

1° La mise à la disposition des usagers d'un nombre 3

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

minimum de places de parkings de covoiturage ou de bus express, en fonction de la taille et de la géographie du réseau ;

« 2° Une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} 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 ;

« 3° La mise en place d'une tarification différenciée selon les niveaux d'émissions des véhicules.

« Tout nouvelle convention de délégation peut également prévoir la mise en place d'une tarification solidaire adaptée pour les publics fragiles.

« Les conditions d'application des 1° à 3° du présent article sont définies par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

Article 40 ter A (nouveau)

I. – La section 1 du chapitre II du titre II du code de la voirie routière est ainsi modifiée :

1° L'article L. 122-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques. » :

2° Après la première phrase du quatrième alinéa de l'article L. 122-4, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces ouvrages ou ces aménagements peuvent porter sur des sections à gabarit routier ayant pour effet de fluidifier l'accès au réseau autoroutier. »

II. – Après le septième alinéa de l'article L. 110-2 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« “Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques.” »

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 40 ter B (nouveau)

L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié : 1

1° Le quatrième alinéa est ainsi modifié : 2

a) À la première phrase, au début, sont ajoutés les mots : « Sans préjudice des dispositions du code de la commande publique, » et, après le mot : « utilité », sont insérés les mots : « , impliquant l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires » ; 3

b) À la fin de la même première phrase, les mots : « à l'ouvrage principal » sont remplacés par les mots : « au réseau concédé » ; 4

c) La dernière phrase est supprimée ; 5

2° Au troisième alinéa, à la première phrase du quatrième alinéa, à la première phrase du cinquième alinéa et, deux fois, à l'avant-dernière phrase du même cinquième alinéa, le mot : « délégation » est remplacé par le mot : « concession » ; 6

3° À la fin du troisième alinéa et à la première phrase du cinquième alinéa, le mot : « délégataire » est remplacé par le mot : « concessionnaire ». 7

Article 40 ter C (nouveau)

Après le 2° de l'article L. 122-12 du code de la voirie routière, il est inséré 2° bis ainsi rédigé : 1

« 2° bis De fournitures ou de services ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions qui ont été déléguées au concessionnaire conformément à l'article L. 122-4. Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après avis de l'Autorité de la concurrence, fixe la liste de ces marchés en prenant en compte leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés ; ». 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Article 40 ter (nouveau)

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5215-20, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

2° Au début du 11° du I de l'article L. 5215-20-1, les mots : « Voirie et » sont remplacés par les mots : « Voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

3° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5217-2, les mots : « voirie ; signalisation » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa signalisation » ;

4° Au 1° du I de l'article L. 5218-2, les mots : « voirie » et « » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa ».

CHAPITRE IV
Mesures diverses

Article 41

I. – ~~Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :~~

1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 40 ter D (nouveau)

L'article L. 122-27 du code de la voirie routière est complété par une phrase ainsi rédigée : « En cas d'avis défavorable, la délivrance de l'agrément à l'attributaire est motivée par l'autorité administrative. »

Article 40 ter

(Supprimé)

CHAPITRE IV
Mesures diverses

Article 41

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée : 1

1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés : 2

« Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État. 3

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ; 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :

a) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au ~~début~~ du dernier alinéa, les mots : « ~~Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause~~, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « ~~Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause~~ ou lorsqu'il est procédé à la radiation ~~mentionnée~~ à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article ~~L. 5343-24~~, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, ~~de sa situation~~ selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

« Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

4° (*Supprimé*)

5° ~~La section 2 du chapitre III est ainsi modifiée :~~

~~a) La sous-section 3, qui devient la sous-section 1, comprend les articles L. 5343-15 à L. 5343-17, tels qu'ils résultent des 6° à 8° du présent I ;~~

~~b) La sous-section 4, qui devient la sous-section 2, comprend l'article L. 5343-18, tel qu'il résulte du 9° du présent I, et les articles L. 5343-19 et L. 5343-20 ;~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :

aa) (nouveau) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« L'ensemble des conditions de travail et d'emploi des salariés entrant dans son champ d'application est régi par la convention collective nationale applicable notamment aux entreprises de manutention portuaire. » :

b) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au dernier alinéa, les mots : « , le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « ou lorsqu'il est procédé à la radiation prévue à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-22-1, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer de sa situation la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

« Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

4° (*Supprimé*)

5° Les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre III du titre IV du livre III sont abrogées ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

~~e) La sous-section 5, qui devient la sous-section 3, comprend l'article L. 5343-21, tel qu'il résulte du 10° du présent I, et l'article L. 5343-22 ;~~

6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 % . » ;

7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :

~~a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » et, à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;~~

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

c) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » et à la fin, sont ajoutés les mots : « du présent article » ;

8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 % . » ;

7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie » et la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;

– à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

c) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » et, à la fin, sont ajoutés les mots : « du présent article » ;

8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

15

16

17

18

19

20

21

22

23

Texte adopté par le Sénat en première lecture

9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés » et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;

10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.

« Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.

« La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.

« La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24. » ;

11° La section 3 du chapitre III, qui devient la section 4, comprend l'article L. 5343-23 qui devient l'article L. 5343-24 ;

12° Est rétablie la section 3 du même chapitre III intitulée : « Caisse de compensation des congés payés », et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-23. – 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.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés » et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ; 24

10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés : 25

« Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée. 26

« Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et à l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés. 27

« La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16. 28

« La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-22-1. » ; 29

11° (*Supprimé*) 30

12° Après la section 2 du chapitre III du titre IV du livre III, est insérée une section 2 bis ainsi rédigée : 31

« Section 2 bis

« Caisse de compensation des congés payés

« Art. L. 5343-22-1. – 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. 34

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.

« Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.

« Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;

13° La section 1 du chapitre IV est abrogée ;

14° (*nouveau*) Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.

II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports ~~en vigueur à la date de promulgation~~ de la présente loi est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de ~~cette date~~. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.

Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds 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 fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargées des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article ~~L. 5343-23~~ dudit code résultant ~~du~~ du présent article. Il 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 mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités. 35

« Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier. 36

« Un décret détermine les conditions d'application du présent article, notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ; 37

13° La section 1 du chapitre IV du titre IV du livre III est abrogée ; 38

14° Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées. 39

II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la publication de la présente loi, 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 présente loi. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret. 40

Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds 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. 41

Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargées des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-22-1 dudit code, dans sa rédaction résultant du présent article. Il 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 mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports. 42

Texte adopté par le Sénat en première lecture

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 sont définies par décret.

III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le 1° est complété par les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration » ;

2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »

II. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3311-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3311-2. – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

(Conforme)

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

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 sont définies par décret. 43

III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II. 44

Article 42

I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Le 1° est complété par les mots : « , 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 » ; 2

2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé : 3

« 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. » 4

II. – (*Non modifié*) 5

Article 43 bis (nouveau)

Après le premier alinéa de l'article L. 2102-22 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : 1

« Le premier alinéa du présent article est applicable dans les mêmes conditions aux salariés dont les contrats de 2

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

travail font l'objet d'un transfert, en application de l'article L. 1224-1 du code du travail, entre l'attributaire du contrat de service public mentionné à l'article L. 2121-20 du présent code et une entreprise qui n'applique pas la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1. »

Article 44

(Conforme)

Article 44 bis (nouveau)

À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 1324-7 du code des transports, le mot : « quarante-huit » est remplacé par le mot : « soixante-douze ».

Article 45

I. – A. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé.

B. – La ~~seconde~~ phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.

II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 6772-1. – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Article 44 bis

(Supprimé)

Article 45

I. – A. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé. 1

B. – La dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée. 2

II à IV. – (Non modifiés) 3

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	

Texte adopté par le Sénat en première lecture

L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3 L. 6223-1 et L. 6223-2	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-3 L. 6223-4	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015 Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5 L. 6232-6 à L. 6232-9	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-10 L. 6232-11	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 6782-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2 L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

»

IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 6792-1. – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 26 octobre 2010
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

»

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Article 46

L'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à ~~L. 2123-4~~ et du titre III du présent livre, les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et ~~les lignes~~ qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. » ;

2° (*nouveau*) Le II est ainsi modifié :

a) ~~Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par la référence : « l'article L. 2122-9, » ;~~

b) Après la référence : « L. 2122-13 », ~~sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».~~

Article 46 bis (*nouveau*)

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au ~~troisième~~ alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application ~~des articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes~~ certaines de ces missions en application ~~des mêmes articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application ~~des dispositions prévues au~~ dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;~~

2° Après l'~~article~~ L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2111-1-1.* – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Article 46

L'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Le I est ainsi rédigé : 2

« I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à L. 2122-13, L. 2123-1 à L. 2123-3-1 et L. 2123-3-3 à L. 2123-3-7 ainsi que du titre III du présent livre les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et, le cas échéant, les installations de services qui y sont exclusivement attachées ainsi que les lignes, et le cas échéant les installations de services qui y sont exclusivement attachées, qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. » ; 3

2° Le II est ainsi modifié : 4

a) La deuxième occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , » ; 5

b) Après la référence : « L. 2122-13 », est insérée la référence : « et du titre III du présent livre ». 6

Article 46 bis

I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié : 1

1° Au dernier alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1, les autorités organisatrices de transport ferroviaire assurant elles-mêmes certaines de ces missions en application du même article L. 2111-1-1, ainsi que les personnes auxquelles SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application du dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ; 2

2° Après le même article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé : 3

« *Art. L. 2111-1-1.* – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports 4

Texte adopté par le Sénat en première lecture

transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une ~~collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales~~ compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, ~~la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales~~ bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre ~~la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales~~ et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, ~~la société~~ SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° du présent article à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° ~~Après le même article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 2111-9-1. Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.~~

~~« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

et après avis de SNCF Réseau, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une autorité organisatrice de transport ferroviaire, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion. 5

« Une convention technique est établie entre SNCF Réseau, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion. 6

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ; 7

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé : 8

« Dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° du présent article à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ; 9

4° (*Supprimé*) 10

Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées. »

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau. »

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'avant-dernier alinéa du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « national », sont insérés les mots : « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. » ;

b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. — La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du présent code ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « national », sont insérés les mots : « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° Après l'article L. 2111-20-1, il est inséré un article L. 2111-20-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-20-1-1. — I. — Par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du code général de la propriété des personnes publiques, le transfert de gestion de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1, donne lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés. »

« II. — Le transfert de propriété de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques, donne

11

12

13

14

15

16

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés.

« III. – Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » 17

II. – Le I du présent article entre en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

II. – *(Non modifié)* 18

III. – Jusqu'au 1^{er} janvier 2020, les ~~collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales~~ qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports, ~~tel qu'il résulte~~ du 2° du I du présent article, peuvent faire connaître leur intention au ~~ministère~~ chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

III. – Jusqu'au 1^{er} janvier 2020, les autorités organisatrices de transport ferroviaire qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 2° du I du présent article, peuvent faire connaître leur intention au ministre chargé des transports et à SNCF Réseau, à la demande de leur assemblée délibérante. 19

Article 46 ter (nouveau)

L'article L. 2121-13 du code des transports est abrogé.

Article 47

(Conforme)

Article 48

Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du code des transports est remplacé par ~~six~~ alinéas ainsi rédigés :

« Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

« – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

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

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

« – qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

« – qui exploitent uniquement des services de fret sur

Article 48

Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du code des transports est remplacé par sept alinéas ainsi rédigés : 1

« Le présent article ne s'applique pas aux entreprises : 2

« 1° Dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ; 3

« 2° Qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ; 4

« 3° Qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ; 5

« 4° Qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ; 6

« 5° Qui exploitent uniquement des services de fret 7

Texte adopté par le Sénat en première lecture

une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

« Les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ou des services régionaux de fret ferroviaires ou des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de leur propriétaire restent soumises à une obligation d'assurance dont les modalités sont prévues par voie réglementaire. » 8

Article 49

(Conforme)

Article 49 bis (nouveau)

~~Le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »~~

Article 49 bis

(Supprimé)

Article 50

(Conforme)

Article 51 (nouveau)

La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires : 1

1° À la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État ; 2

2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ; 3

3° À la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et terminaux de marchandises ; 4

4° Au développement d'infrastructures et de pôles 5

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

d'échanges de fret multimodaux :

4° bis Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland : 6

5° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux. 7

Cette stratégie est définie par voie réglementaire. 8

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin. 9

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1^{er} janvier 2021. 10

Article 52 (nouveau)

La sous-section 1 de la section 3 du chapitre III du titre I^{er} du livre I^{er} du code de l'urbanisme est ainsi modifiée : 1

1° L'article L. 113-17 est ainsi rédigé : 2

« Art. L. 113-17. – I. – Les périmètres d'intervention ne peuvent inclure des terrains situés : 3

« 1° Dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un plan local d'urbanisme ; 4

« 2° Dans un secteur constructible délimité par une carte communale ; 5

« 3° Dans un périmètre ou un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé ; 6

« 4° En vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics ; 7

« a) Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre du 6° de l'article L. 102-13 ; 8

« b) Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 ; 9

« c) À l'intérieur du plan général des travaux d'une 10

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« L'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 ne peut définir un périmètre d'intervention que sur le territoire des communes qui le composent. » 11

« II. – Dans le cas où des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains ont été créés avant la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, les périmètres d'intervention peuvent inclure, préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, en vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, des terrains situés : » 12

« 1° Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre du 6° de l'article L. 102-13 ; » 13

« 2° Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 ; » 14

« 3° À l'intérieur du plan général des travaux d'une opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. » 15

« III. – La mise en œuvre d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics est autorisée dès lors que le projet, situé en tout ou partie à l'intérieur d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains créé avant la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, a fait l'objet préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102-13, d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1, d'une déclaration de projet au sens du code de l'environnement ou d'une déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. » : » 16

2° L'article L. 113-19 est ainsi modifié : » 17

a) Au premier alinéa, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou par l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 » ; » 18

b) Après le même premier alinéa sont insérés deux alinéas ainsi rédigés : » 19

« Ces modifications, y compris par retrait d'un ou plusieurs terrains, peuvent également être mises en œuvre par l'acte de déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de » 20

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

l'un de ses établissements publics, pris après enquête publique conduite, suivant le cas, au titre de l'article L. 123-2 du code de l'environnement ou de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier présenté à l'enquête publique décrit les modifications à apporter au périmètre et indique les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet d'infrastructure sur le périmètre concerné et le programme d'action associé.

« Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, modifié pour être mis en compatibilité avec un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, est soumis à l'avis de la chambre départementale d'agriculture, du département ou de l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 du présent code et des communes intéressées ainsi qu'à l'accord des ministres chargés de l'urbanisme et de l'agriculture pour un projet d'infrastructure de transport de l'État ou d'un de ses établissements publics. » ; 21

c) Au début du second alinéa, les mots : « Toutefois, toute modification » sont remplacés par les mots : « Toute autre modification ». 22

Article 53 (nouveau)

La section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre VI du code minier est ainsi modifiée : 1

1° L'article L. 621-8-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé : 2

« Dans les cas prévus au second alinéa de l'article L. 621-8-3, le tribunal peut prononcer la confiscation des biens ayant servi à la commission de l'infraction. » ; 3

2° À l'article L. 621-8-2, après la référence : « L. 512-5 », est insérée la référence : « et au second alinéa de l'article L. 621-8-3 » ; 4

3° Il est ajouté un article L. 621-8-3 ainsi rédigé : 5

« Art. L. 621-8-3. – Sur les eaux intérieures en Guyane, est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, dans le cadre d'une activité d'orpaillage autorisée, de charger, décharger ou transborder un bateau, un engin flottant ou un matériel flottant, tels que définis à l'article L. 4000-3 du code des transports, en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes. 6

« Ces peines sont portées à trois ans 7

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

d'emprisonnement et à 45 000 € d'amende dans le cadre d'une activité d'orpaillage illégale, y compris dans les ports ou les emplacements désignés par les autorités compétentes.»

Article 54 (nouveau)

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores, dans le but de fournir les informations nécessaires pour apprécier l'évolution de ces nuisances et les réponses, y compris réglementaires, à y apporter.

Article 55 (nouveau)

Deux ans après la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport pour évaluer la conformité des réseaux de transports publics à l'article L. 1112-1 du code des transports ainsi qu'un bilan sur l'accessibilité des gares et des métros. Le cas échéant, le rapport peut émettre des propositions pour remédier aux problèmes soulevés.

Article 56 (nouveau)

Dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de subordonner l'exploitation commerciale de services de mobilité dans les domaines du transport public de personnes ou du transport de marchandises, s'appuyant sur des flottes de véhicules terrestres à moteur circulant sur la voie publique dont les fonctions de conduite seraient déléguées à un système de conduite automatisé, à des exigences nationales relatives notamment à la démonstration de la sécurité de leur circulation et à la maîtrise de leurs impacts environnementaux et sociaux dans les territoires concernés.

Article 57 (nouveau)

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles destinés à leur permettre de se déplacer, notamment pour un examen auprès d'un médecin légiste ou une audience, et de poursuivre leurs démarches de judiciarisation.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

Article 58 (nouveau)

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile. Il précise les ressources financières privées et publiques nécessaires en matière d'innovation et de recherche, dans l'objectif de réduire d'au moins 50 % l'empreinte carbone du transport maritime à l'horizon 2050.

Article 59 (nouveau)

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1^{er} juillet 2020, un rapport sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence et chargé d'en assurer la réalisation, à savoir notamment : la construction ou réhabilitation des lignes, ouvrages, et installations fixes de transport, la construction, l'aménagement et l'exploitation commerciale des gares, y compris d'interconnexion, et pôles d'échanges multimodaux, l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, leur entretien et leur renouvellement, le renforcement de l'accessibilité du réseau et des services de transport ainsi que le développement de nouveaux services de mobilité.

Ce rapport comprend une étude chiffrée du niveau d'investissement nécessaire à la réalisation du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures visés.

Article 60 (nouveau)

Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné à l'article L. 312-13-2 du code de l'éducation. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif, y compris sur sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires.

Article 61 (nouveau)

Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport visant à préciser les emplois qui seront impactés à terme par la fin progressive de la vente de véhicules légers thermiques et exposant les actions engagées et les pistes d'action additionnelles permettant, en lien avec les territoires concernés, de faire évoluer les salariés et les emplois en

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

RAPPORT ANNEXÉ

Le présent rapport annexé ~~au volet de programmation~~ de la loi d'orientation ~~sur les~~ mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi.

Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

I. – La programmation des investissements

Cette programmation traduit des choix et des priorités.

Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019–2023 ~~sont fixées suivant la chronique~~ ~~ci-dessous~~, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

accompagnement de cette transition.

Article 62 (nouveau)

Avant le 30 mars 2021, le Gouvernement adresse au Parlement un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales.

RAPPORT ANNEXÉ

Le présent rapport annexé à la loi d'orientation ~~des~~ mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi. 1

Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la présente loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018. 2

I. – La programmation des investissements 3

Cette programmation traduit des choix et des priorités. 4

Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans les systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans les transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux. 5

Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019-2023 atteindront un total de 13,7 milliards d'euros, financés à partir de niveaux adaptés de recettes affectées par les lois de finances, conformément à la chronique indicative suivante, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants : 6

Texte adopté par le Sénat en première lecture

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans ~~une~~ perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros ~~environ~~ sur la période 2023-2027.

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

Elle suppose la ~~sanctuarisation~~ des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles ~~comme le produit des amendes radars~~.

Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

Elle suppose l'affectation à l'AFITF ~~d'une ressource~~ ~~complémentaire~~ pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4-ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

– améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

– accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

– contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

Elle suppose la sécurisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles.

Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

Elle suppose l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en quatre ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

– améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

– accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

– contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Texte adopté par le Sénat en première lecture

des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

– ~~renforcer~~ l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

– entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

– désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

– accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;

– développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;

– renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

II. – Les programmes d'investissement prioritaires

Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants

L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé ~~que~~ de préparer l'avenir.

Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés ~~sur~~ des opérations curatives ~~pour~~ assurer la sécurité des circulations,

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

– améliorer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal. 18

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en cinq programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables : 19

– entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; 20

– désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ; 21

– accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ; 22

– développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ; 23

– renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises. 24

Enfin, 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. 25

II. – Les programmes d'investissement prioritaires 26

Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants 27

L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé et de préparer l'avenir. 28

Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés pour des opérations curatives afin d'assurer la sécurité des 29

Texte adopté par le Sénat en première lecture

sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.

En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. ~~En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.~~

Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€an d'ici 2022 puis 930 M€an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€ à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.

La sécurité et viabilité du réseau constituent l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.

Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir. 30

Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€an aux dépenses d'entretien, d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau. 31

En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. L'État accompagnera les collectivités territoriales dans l'inventaire de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. Les dispositifs existants d'appui de l'État aux collectivités territoriales en matière d'ingénierie seront consolidés. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie. 32

Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€an d'ici à 2022 puis 930 M€an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de 100 M€ à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie. 33

La sécurité et la viabilité du réseau constituent l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire. 34

Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du 35

Texte adopté par le Sénat en première lecture

trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€^{an} 2019 et 2022 et 130 M€^{an} entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€^{an} à cet horizon.

En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, ~~l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 M€^{an} pour les passages à niveau prioritaires.~~

L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€^{an} entre 2019 et 2022 et 130 M€^{an} entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€^{an} à cet horizon.

En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, notamment de mise en sécurité des passages à niveau, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures et lorsque cela permet d'en limiter le coût, la durée et les nuisances pour les usagers, SNCF Réseau veille à ce que ces travaux soient menés de manière concomitante.

L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.

Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds

Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds

36

37

38

39

40

41

Texte adopté par le Sénat en première lecture

ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire ~~et guidé~~ dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires et guidés dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains. Pour ce faire, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, ~~notamment permettant de développer~~ l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour ~~la réponse aux besoins et leur faible empreinte écologique.~~

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4-décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles ~~gares, notamment d'interconnexion, de nouvelles~~ voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité donnée à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains. Pour ce faire, d'ici au 30 juin 2020, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement.

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis quatre décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles, notamment afin de favoriser la réalisation de projets de « RER métropolitains ».

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, à élargir certains quais et à en augmenter le nombre, à simplifier la gestion de l'infrastructure et à moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus

42

43

44

45

46

Texte adopté par le Sénat en première lecture

signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. ~~Cela concerne~~ notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux élevés de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Sont notamment concernés les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan

47

48

49

50

51

52

Texte adopté par le Sénat en première lecture

État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de crèneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide ~~sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés.~~

Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic ou les plus accidentogènes, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques ~~tels que~~ décrits dans ~~la partie II du présent rapport,~~ contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés ~~à la fois~~ dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements de réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Bien que le trafic y reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur dix ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants, visant à améliorer la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de crèneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic ou les plus accidentogènes, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques décrits dans le présent II, contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (Lignes d'aménagement du territoire), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés dans le cadre des contrats de plan État-région ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements de réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie

Texte adopté par le Sénat en première lecture

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations ~~sous l'effet de la~~ prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, ~~sous l'effet du~~ développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, ~~des~~ innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets ~~(péages urbains ou positifs, actions de promotion du~~ covoiturage).

À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

– 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

– 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;

– 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

~~La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.~~

En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations dues à plusieurs facteurs : prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active ; développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société ; innovations technologiques et essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus. 60

En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets comme, par exemple, les actions de promotion du covoiturage. 61

À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes : 62

– 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ; 63

– 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ; 64

– 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied. 65

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France. 66

En complément, les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050. 67

Texte adopté par le Sénat en première lecture

L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.

Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises notamment en zone urbaine, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations, de soutenir le développement de nos ports et d'élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur le territoire. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes et de leur hinterland, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40% les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux cinq programmes précédents.

~~Dans le cadre de cette programmation et des contrats de plan État-Région qui en résultent, les calendriers prévisionnels des phases d'étude et de réalisation des ouvrages retenus sont communiqués aux collectivités locales concernées.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie. 68

Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises 69

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises notamment en zone urbaine, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale. 70

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations, de soutenir le développement de nos ports et d'élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur le territoire. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les cinq ans, et 2,3 Md€ sur la décennie. 71

L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes et de leur hinterland, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables. 72

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services. 73

En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges. 74

III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux 75

La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40% les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux cinq programmes mentionnés au II. 76

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, ~~dont la liste et la programmation des opérations sont fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1er février 2018, auquel est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase~~, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées ~~précédemment~~.

Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion), le cas échéant en faisant porter par une délégation de service public autoroutier ou par toute autre procédure existante la création ou l'aménagement d'infrastructures à gabarit routier ayant pour effet de faciliter, sécuriser ou fluidifier l'accès à une autoroute ou aux itinéraires qui la prolongent.

L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent, d'ici 2023, de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées au II.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—
~~projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019-2037.~~

C'est donc sur les bases ~~de~~ du scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—
C'est donc sur les bases du scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années. **81**

Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures. **82**