

269^e séance

MOBILITÉS

Projet de loi d'orientation des mobilités

Texte adopté par la commission – n° 1974

Après l'article 26

Amendement n° 1439 présenté par M. Thiébaud, M. Sorre, M. Cazenove, Mme Sarles, M. Vignal et Mme Vanceunebrock-Mialon.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – À l'article L. 3261-2 du code du travail, après la seconde occurrence du mot : « publics » sont insérés les mots : « ou privés ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 3236 présenté par Mme Manin, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

L'article L. 3261-2 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« À chaque début d'année civile, l'employeur est tenu de rappeler à ses employés n'en bénéficiant pas l'existence de ce droit et ses modalités de prise en charge. De la même manière, chaque nouvel employé est informé de cette disposition au moment de la signature de son contrat de travail. »

Amendement n° 1389 présenté par Mme Tiegna, Mme Degois, M. Baichère, Mme Lardet, M. Henriët, Mme Genetet et M. Belhamiti.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – L'avant-dernier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail est complété par les mots : « ou bien mettre gracieusement à disposition, dans ses locaux, une charge lente des véhicules électrique durant les heures d'ouverture de l'entreprise ».

II. – La perte de recettes pour l'État de la mise à disposition gracieuse d'une charge lente des véhicules électriques en entreprise 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.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de la mise à disposition gracieuse d'une charge lente des véhicules électriques en entreprise 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.

Amendement n° 14 présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad, Mme Bonnard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Verchère, M. Masson, Mme Valentin, M. Bony, M. Leclerc, Mme Dalloz, M. Manuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Brun, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – La section 2 du chapitre II du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail est complétée par un article L. 3262-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3262-5-1.* – Est instauré un ticket carburant, titre spécial de paiement remis par l'employeur aux salariés pour leur permettre d'acquitter tout ou partie des frais engagés pour l'achat de carburants automobiles ou pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

« Les dispositions du présent article s'appliquent aux employeurs mentionnés à l'article L. 3211-1 et aux employeurs du secteur public, lorsque la résidence habituelle ou le lieu de travail du salarié sont situés hors du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

« Ces tickets sont émis :

« 1° Soit par l'employeur au profit des salariés directement ou par l'intermédiaire du comité social et économique ;

« 2° Soit par une entreprise spécialisée qui les cède à l'employeur contre paiement de leur valeur libératoire et, le cas échéant, d'une commission.

« Ils ne peuvent être débités qu'au profit de stations-service distribuant du carburant automobile ou permettant la recharge des véhicules électriques.

« Lorsque l'employeur contribue à l'acquisition des tickets-carburant par le salarié bénéficiaire, le complément de rémunération qui en résulte pour le salarié est exonéré d'impôt sur le revenu dans les conditions fixées au 19^o *quater* de l'article 81 du code général des impôts.

« La part contributive de l'employeur dans les tickets-carburant est exonérée des cotisations de sécurité sociale, dans la limite de 15 euros par ticket, lorsque cette contribution est comprise entre un minimum et un maximum fixés par arrêté du ministre de l'économie et des finances. La limite d'exonération est relevée chaque année dans la même proportion que la limite supérieure de la première tranche du barème de l'impôt sur le revenu de l'année précédant celle de l'acquisition des tickets-carburant et arrondie, s'il y a lieu, au centime d'euro le plus proche. »

II. – Après le 19^o *ter* de l'article 81 du code général des impôts, il est inséré un 19^o *quater* ainsi rédigé :

« 19^o *quater* Dans la limite de 15 euros par ticket, le complément de rémunération résultant de la contribution de l'employeur à l'acquisition par le salarié des tickets-carburant émis conformément aux dispositions du chapitre IV du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail, lorsque cette contribution est comprise entre un minimum et un maximum fixés par arrêté du ministre chargé du budget. La limite d'exonération est relevée chaque année dans la même proportion que la limite supérieure de la première tranche du barème de l'impôt sur le revenu de l'année précédant celle de l'acquisition des tickets-restaurant et arrondie, s'il y a lieu, au centime d'euro le plus proche. »

III. – Les pertes de recettes susceptibles de résulter de la présente disposition pour l'État et les organismes de sécurité sociale sont compensées à due concurrence respectivement par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par la majoration de ces mêmes droits.

IV. – Un décret détermine les conditions d'application du présent article.

Amendement n° 551 présenté par Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Demilly, M. Benoit, M. Bournazel, M. Christophe, M. Herth, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Sage, Mme Sanquer et M. Zumkeller.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – L'employeur peut faire bénéficier le salarié d'une participation à l'acquisition d'un vélo en location avec option d'achat ou location longue durée avec option d'achat sous la forme d'une participation mensuelle cumulable avec la prime transport dont les modalités seront fixées par décret.

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 3122 présenté par M. Viala, M. Sermier, M. Dive, M. Hetzel, M. Abad, M. Lurton, M. Kamardine, M. Reda, Mme Bassire, Mme Ramassamy, M. Masson,

M. Bouchet, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Valentin, Mme Louwagie, M. Descoeur, M. Leclerc, M. Bony, M. Viry, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ferrara, M. Pauget, M. Minot et M. Boucard.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – Le coût du matériel et des frais d'installation aux domiciles des salariés pour la recharge des véhicules professionnels électriques qui leur sont confiés sont entièrement déductibles pour l'employeur. Le remboursement aux salariés des factures d'électricité des particuliers correspondant à la recharge nocturne des véhicules professionnels électriques s'effectue hors cotisations sociales.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent I.

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 39 présenté par M. Descoeur, M. Lurton, M. Straumann, M. Hetzel, Mme Bonnard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Verchère, M. Masson, Mme Valentin, M. Bony, Mme Dalloz, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Brun, M. Sermier, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Vialay, M. Viala, M. de la Verpillière et M. Abad.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

Tout vendeur d'un véhicule éligible à un certificat qualité de l'air doit afficher distinctement le numéro de certificat qualité de l'air associé au véhicule, le cas échéant, à côté de l'information détaillant le bonus/malus écologique.

Amendement n° 3124 présenté par M. Viala, M. Sermier, M. Dive, M. Hetzel, M. Abad, M. Lurton, M. Kamardine, M. Reda, Mme Bassire, Mme Ramassamy, M. Masson, M. Bouchet, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Valentin, Mme Louwagie, M. Descoeur, M. Leclerc, M. Bony, M. Viry, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ferrara, M. Pauget, M. Minot et M. Boucard.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

Les véhicules diesel Euro 6d temp qui en remplissent les conditions, à l'instar des voitures essence, sont éligibles à la vignette Crit'Air 1.

Amendement n° 2703 rectifié présenté par le Gouvernement.

Après l'article 26, insérer l'article suivant :

I. – 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 permettant de définir les conditions de la prise en charge par l'employeur 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, 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^o 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 à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions prévues à l'article 37-1 de la Constitution, 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 au Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

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, ».

Amendements identiques :

Amendements n° 1237 présenté par M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin, M. Vialay, M. Cattin, M. de Ganay, M. Lurton, M. Perrut et Mme Trastour-Isnart et n° 3440 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Bazin, Mme Dalloz, M. Viala, M. Straumann, M. Pauget, M. de la Verpillière, Mme Meunier et M. Descoeur.

Supprimer cet article.

Article 27

① I A (nouveau). – Le deuxième alinéa du I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi modifié :

② 1^o Les mots : « existant au 1^{er} janvier 2017 et » sont supprimés ;

③ 2^o Sont ajoutés les mots : « ou dans un délai de deux ans à compter de leur création ou de la date de dépassement du seuil de 20 000 habitants ».

④ I. – Le 3^o du II du même article L. 229-26 est ainsi rédigé :

⑤ « 3^o 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 consul-

tation 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.

⑥ « 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 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.

⑦ « Si les objectifs biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'action est renforcé dans un délai d'un an.

⑧ « 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 :

⑨ « 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 ;

⑩ « b) Avant le 1^{er} janvier 2022 pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

⑪ « 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 dans les délais prévus aux a et b du présent 3^o. »

⑫ II. – (Non modifié) Le d du 5^o 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^o du II du même article L. 229-26 ».

⑬ III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

⑭ 1^o 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^o du II du même article L. 229-26 » ;

⑮ 2^o 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 même 3^o. » ;

- 16) 3° Au début de la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Chaque plan climat-air-énergie territorial ».

Amendement n° 3141 présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 3, substituer aux mots :

« de dépassement du »

les mots :

« à laquelle ils dépassent le ».

Amendement n° 1898 rectifié présenté par Mme Toutut-Picard.

Après l'alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

3° Il est complété par une phrase ainsi rédigée :

« En fonction des données recueillies dans les cartes stratégiques air, les plans d'actions comportent des mesures prioritaires ciblées sur les établissements recevant des publics particulièrement sensibles à la pollution extérieure, tels que définis au II de l'article R.221-30 du présent code, ceci afin de respecter les normes européennes en matière de pollution atmosphérique. »

Amendement n° 1979 rectifié présenté par Mme Toutut-Picard.

Après l'alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

3° Il est complété par une phrase ainsi rédigée :

« En fonction des données recueillies dans les cartes stratégiques air, les plans d'actions comportent des mesures prioritaires ciblées sur les établissements recevant des publics particulièrement sensibles à la pollution extérieure, tels que définis aux 1° et 2° du II de l'article R.221-30 du présent code.

Amendement n° 2237 présenté par Mme Pitollat, M. Baichère, Mme Wonner, Mme Rossi, Mme Valetta Ardisson, Mme Provendier, Mme Fontenel-Personne, Mme Bagarry, M. Grau, M. Testé, Mme De Temmerman et Mme Gaillot.

À la première phrase de l'alinéa 5, substituer au nombre :

« 100 000 »

le nombre :

« 50 000 ».

Amendements identiques :

Amendements n° 982 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier, n° 1187 présenté par M. Cherpion, Mme Levy, M. Pauget, Mme Anthoine, M. Lurton, Mme Bazin-Malgras, M. Menuel, M. de la Verpillière, Mme Dalloz, Mme Kuster, Mme Bonnavard, M. Hetzel, M. Perrut, M. Vialay, M. Bouchet et M. Viala, n° 2210 présenté par M. Le Fur, M. Abad, M. Bony, M. Leclerc et M. Quentin et n° 2235 présenté par Mme Pitollat, M. Baichère, Mme Wonner, Mme Rossi, Mme Valetta Ardisson, Mme Provendier, Mme Fontenel-Personne, Mme Bagarry, M. Testé, Mme De Temmerman et Mme Gaillot.

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Le plan d'action vise notamment la réduction de la pollution atmosphérique en dessous des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé aux abords des établissements recevant des publics sensibles, en particulier des enfants. »

Amendements identiques :

Amendements n° 2176 présenté par M. Le Fur, M. Abad, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, Mme Dalloz, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, M. Leclerc, M. Quentin et M. Vialay, n° 2462 présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrière, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville et n° 2581 présenté par M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin et Mme Taurine.

Supprimer l'alinéa 6.

Amendement n° 2591 présenté par Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin et M. Ruffin.

À la première phrase de l'alinéa 6, après la première occurrence du mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« conditionnées à la mise en circulation de transports publics sans billetterie lors des pics de pollution. »

Amendement n° 115 présenté par M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Breton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin, M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnavard, M. Lorion, M. Menuel, M. Descoeur, M. Bouchet, Mme Bassire, Mme Corneloup, M. Ferrara, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Reiss, M. Bony, Mme Dalloz et Mme Lacroute.

Compléter l'alinéa 6 par les mots et la phrase suivants :

« ou fonctionnant grâce aux carburants de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel pour véhicules, ED95, superéthanol E85 et grâce aux technologies électriques à batterie ou à pile à combustible, ainsi que les technologies hybrides essence et hybrides essence rechargeables à partir de 2025. L'objectif est, à terme, de privilégier les véhicules à zéro émission moteur. »

Amendement n° 416 présenté par M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnavard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay.

Compléter l'alinéa 6 par les deux phrases suivantes :

« Cette étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules fonctionnant grâce aux carburants GPL, GNV, ED95, superéthanol E85 et grâce aux technologies électriques à batterie ou à pile à combustible ainsi que les

technologies hybrides essences et hybrides essences rechargeables à partir de 2025. L'objectif étant, à terme, de privilégier les véhicules à zéro émission moteur. »

Amendement n° 2234 présenté par Mme Pitollat, M. Baichère, Mme Wonner, Mme Rossi, Mme Valetta Ardisson, Mme Provendier, Mme Fontenel-Personne, Mme Bagarry, M. Grau, M. Testé, Mme De Temmerman et Mme Gaillot.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Elle analyse également les solutions à mettre en œuvre, dans le cadre de la zone à faibles émissions, en terme d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant un public sensible à la pollution atmosphérique. »

Sous-amendement n° 3589 présenté par M. Fugit.

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 2 :

« Le plan d'action prévoit également les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration... (*le reste sans changement*) ».

Sous-amendement n° 3588 présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« un public sensible »,

les mots :

« les publics les plus sensibles ».

Amendements identiques :

Amendements n° 64 présenté par M. Descoeur, M. Hetzel, M. Masson, M. Boucard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Leclerc, M. Abad, M. Dive, M. Viala, M. Bazin, Mme Valentin, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Lurton, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Sermier, Mme Meunier, Mme Bonnavard, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Vialay et M. de la Verpillière et n° 1660 présenté par Mme Brulebois, Mme Bessot Ballot, Mme Pascale Boyer, Mme Bureau-Bonnard, M. Buchou, Mme Degois, Mme Fontenel-Personne, M. Grau, Mme Lardet, M. Vignal et Mme Toutut-Picard.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Elle est conduite en tenant compte des nécessités de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité, ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, dans le cadre d'une concertation associant les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés. »

Amendement n° 3142 présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 7, après le mot :

« objectifs »

insérer le mot :

« territoriaux ».

Amendement n° 3143 présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 11, substituer aux mots :

« dans les délais prévus »

les mots :

« avant l'échéance prévue ».

Amendement n° 3058 présenté par Mme Michel, Mme Blanc, M. Cazeneuve, Mme Cloarec, M. Charles de Courson, Mme Khattabi, M. Leclabart, Mme Limon et M. Martin.

Après l'alinéa 12, insérer les deux alinéas suivants :

« *II bis.* – Après le même article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 5219-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5219-1-1* – Sans préjudice des articles L. 2212-2, L. 2213-2 et L. 2512-14, et par dérogation au I de l'article L. 2213-4-1, le président du conseil de la métropole exerce les attributions lui permettant, par arrêté, de créer une zone à faibles émissions métropolitaine. » ».

Amendement n° 3144 présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 15, substituer aux mots :

« mise en place »

le mot :

« création ».

Amendement n° 3145 rectifié présenté par M. Fugit.

À l'alinéa 15, après la seconde occurrence du mot :

« émissions »,

insérer le mot :

« mobilité ».

Après l'article 27

Amendement n° 1334 présenté par M. Vatin, M. Perrut, M. Ramadier, Mme Trastour-Isnart, M. Hetzel, M. Boucard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Pauget, M. Nury, M. Sermier et Mme Ramassamy.

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

Le dioxyde de carbone complète la liste des polluants pris en compte pour la délivrance des certificats qualité de l'air.

Amendements identiques :

Amendements n° 648 présenté par Mme Ménard, n° 1110 présenté par M. Di Filippo, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bouchet, M. Cordier, M. de Ganay, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Levy, M. Minot et M. Viala, n° 1242 présenté par M. Rolland, M. Bony, M. Ramadier, Mme Trastour-Isnart, M. Leclerc, M. Cinieri, M. Nury, Mme Louwagie et M. Pauget et n° 3454 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, Mme Bonnavard, M. Bazin, Mme Dalloz, M. Saddier, M. Straumann, M. de la Verpillière, Mme Beauvais, M. Lurton, Mme Meunier et M. Descoeur.

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

Le dioxyde de carbone complète la liste des polluants pris en compte pour l'attribution des certificats qualité de l'air.

Amendements identiques :

Amendements n° 1109 présenté par M. Di Filippo, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bouchet, M. Cordier, M. de Ganay, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Levy, M. Minot et M. Viala, n° 1222 présenté par Mme Lorho et Mme Ménard, n° 1233 présenté par M. Brun, M. Abad, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, Mme Bonnavard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie,

M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin, M. Vialay, M. Cattin, M. Lurton, M. Perrut et Mme Trastour-Isnart et n° 3453 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Bazin, Mme Dalloz, M. Straumann, M. Pauget, M. de la Verpillière, Mme Meunier et M. Descoeur.

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

Tout vendeur d'un véhicule éligible à un certificat qualité de l'air doit afficher distinctement le numéro de certificat qualité de l'air associé au véhicule, le cas échéant, à côté de l'information détaillant le bonus/malus écologique.

Amendement n° 1241 présenté par M. Rolland, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. de Ganay, M. Ramadier, Mme Trastour-Isnart, M. Leclerc, M. Cinieri, M. Nury, Mme Louwagie, M. Pauget et M. Viala.

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

Tout vendeur professionnel d'un véhicule éligible à un certificat de qualité de l'air doit afficher distinctement le numéro de certificat de qualité de l'air associé au véhicule. Le cas échéant, il figurera à côté de l'information détaillant le bonus/malus écologique.

Amendement n° 1812 présenté par Mme Toutut-Picard.

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

La réalisation d'une carte stratégique air est obligatoirement préalable à la définition du plan d'action.

Article 28

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le I est ainsi modifié :
- ④ 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 » ;
- ⑤ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « 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 représentent une part prépondérante des dépassements. » ;
- ⑦ 2° *bis* Le II est ainsi modifié :

- ⑧ a) Aux première, deuxième et dernière phrases du premier alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ;
- ⑨ b) Au deuxième alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ;
- ⑩ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑪ 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 » ;
- ⑫ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑬ c) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑭ « 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.
- ⑮ « 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.
- ⑯ « 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°.
- ⑰ « 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. » ;
- ⑱ 4° Au V, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité ».
- ⑲ II. – Après le même article L. 2213-4-1, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :
- ⑳ « *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.

- 21 « 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.
- 22 « 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.
- 23 « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- 24 « 1^o 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 ;
- 25 « 2^o 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'excède pas 0,025 ;
- 26 « 3^o 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.
- 27 « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs mobiles de contrôle sont ajoutés.
- 28 « 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^o à 3^o du présent II.
- 29 « Le taux mentionné au 1^o 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.
- 30 « Les huitième et avant-dernier alinéas et les conditions mentionnées aux 1^o et 2^o du présent II ne sont pas 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.
- 31 « 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^o 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- 32 « 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.
- 33 « 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.
- 34 « 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.
- 35 « 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.
- 36 « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions mobilité a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.
- 37 « 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.
- 38 « 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 créé une zone à faibles émissions mobilité, 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.
- 39 « 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.
- 40 « VI. – (Supprimé) ».

Amendement n° 2598 présenté par M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin et Mme Taurine.

Supprimer cet article.

Amendement n° 3278 présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« a) Le mot : « et » est remplacé par les mots : « de plus de 100 000 habitants, dans les zones rurales riveraines de moins de cinquante kilomètres d'une autoroute à péage, et dans » ; ».

Amendement n° 985 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Après la première phrase de l'alinéa 6, insérer la phrase suivante :

« Le taux de concentration que sont tenus de respecter les établissements recevant un public sensible tels que définis aux 1^o, 2^o, 3^o et 4^o du II de l'article R. 221-30 du code de l'environnement doit être abaissé, d'ici 2025, en deçà des seuils de pollution de l'air indiqués par l'Organisation mondiale de la santé. »

Amendement n° 3146 présenté par M. Fugit.

À la seconde phrase de l'alinéa 6, substituer au mot :

« représentent »

les mots :

« sont à l'origine d' ».

Amendement n° 2079 présenté par M. Rupin, M. Griveaux et Mme Guévenoux.

Après l'alinéa 6, insérer les deux alinéas suivants :

« Dans la région Île-de-France, la compétence mentionnée au premier alinéa du présent I peut relever d'Île-de-France Mobilités, mentionné à l'article L. 1241-1 du code des transports, après consultation de la Métropole du Grand Paris et de la ou des communes concernées.

« En tout état de cause, les communes assurent le respect des règlements de zones à faible émission. »

Amendements identiques :

Amendements n° 958 présenté par M. Bony, Mme Meunier, M. Savignat, Mme Valentin, M. Rolland et M. Dive, n° 993 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier, n° 1586 présenté par M. Bazin, n° 2031 présenté par M. Cordier, M. Lurton, M. Cattin, M. de Ganay, M. Bouchet et Mme Trastour-Isnart, n° 2817 présenté par

M. Fuchs et n° 3448 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, Mme Dalloz, M. Viala, M. Straumann, M. Pauget et M. de la Verpillière.

Après l'alinéa 9, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées au minimum pour les trois années suivantes ».

Amendements identiques :

Amendements n° 7 présenté par M. Descoeur, M. Lurton, M. Straumann, Mme Bonnard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Verchère, Mme Valentin, Mme Dalloz, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Hetzel, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Sermier, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Vialay, M. Viala, M. de la Verpillière et M. Abad et n° 147 présenté par M. Pauget, M. Door, M. Masson, M. Reda, M. Brochand, M. Ferrara, M. Bazin, M. Furst et M. Reiss.

Après l'alinéa 9, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Après le même alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période de trois ans et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette période. Ce calendrier tient compte de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles pour chaque catégorie de véhicules concernée. ».

Amendement n° 411 présenté par Mme Brenier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Ferrara, M. de Ganay, M. Lurton, M. Brun, M. Pierre-Henri Dumont, M. Lorion, M. Masson, M. Viala, M. Viry, M. Reiss et M. Pauget.

Après l'alinéa 9, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période définie, dans un périmètre précis et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette même période sur ce périmètre. Ce calendrier peut être modifié par les autorités compétentes durant sa période de validité, si des ajustements sont nécessaires. »

Amendement n° 1428 présenté par M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombrevail, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Batho.

Après l'alinéa 9, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les zones à faibles émissions visent une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'au moins 3 % après la première année de mise en œuvre de la zone, puis d'au moins 25 % concernant les particules et 40 % concernant les oxydes d'azote après la cinquième année, et privilégient la circulation de véhicules à zéro émission moteur à partir de 2030. La réduction d'émissions est calculée dans le cadre de l'étude prévue au III, par comparaison avec le niveau d'émissions l'année précédant la mise en place de la zone, et sur la base des émissions de l'ensemble de chaque commune

concernée par la zone à faibles émissions. L'objectif final visé ainsi que les étapes fixées pour y parvenir sont communiqués au public. »

Amendement n° 984 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant :

« aa) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, » sont remplacés par les mots : « , de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et avec une attention spécifique portée aux publics sensibles dont les enfants ». »

Amendement n° 2233 présenté par Mme Pitollat, M. Baichère, Mme Wonner, Mme Rossi, Mme Valetta Ardisson, Mme Provendier, Mme Fontenel-Personne, Mme Bagarry, M. Grau, M. Testé, Mme De Temmerman et Mme Gaillot.

Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant :

« aa) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « atmosphérique, » sont insérés les mots « avec une attention spécifique portée aux publics sensibles dont les enfants ».

Amendement n° 1429 présenté par M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombrevail, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Batho.

Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant :

« aa) À la première phrase du premier alinéa, la première occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , », et après le mot : « atmosphérique, », sont insérés les mots : « et analysant notamment l'effet d'une restriction de circulation appliquée aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers, »

Amendements identiques :

Amendements n° 1191 présenté par M. Cherpion, Mme Levy, M. Pauget, Mme Anthoine, M. Lurton, Mme Bazin-Malgras, M. Menuel, M. de la Verpillière, Mme Dalloz, Mme Kuster, Mme Bonnavard, M. Hetzel, M. Perrut, M. Vialay, M. Bouchet et M. Viala et n° 2218 présenté par M. Le Fur, M. Abad, M. Bony, M. Leclerc et M. Quentin.

I. – À l'alinéa 11, après le mot :

« alinéa, »,

insérer les mots :

« après le mot : « nécessité », sont insérés les mots : « en tenant compte des déplacements des professionnels dans l'exercice de leur activité, ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, évalués grâce à une concertation avec les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés et ».

II. – En conséquence, après le même alinéa, insérer l'alinéa suivant :

« a) *bis* À la même première phrase du même alinéa, après la dernière occurrence du mot : « aux », sont insérés les mots : « organisations professionnelles reconnues représentatives au niveau national et interprofessionnel et aux » ; ».

Amendement n° 65 présenté par M. Descoeur, M. Hetzel, M. Masson, M. Boucard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Leclerc, M. Abad, M. Sermier, M. Dive, M. Viala, M. Bazin, Mme Valentin, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Lurton, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, Mme Meunier, Mme Bonnavard, Mme Louwagie, M. Vialay et M. de la Verpillière.

À l'alinéa 11, après le mot :

« alinéa »,

insérer les mots :

« après le mot : « nécessité » sont insérés les mots : « en tenant compte des déplacements des professionnels dans l'exercice de leur activité, ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, évalués grâce à une concertation avec les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés et ».

Amendements identiques :

Amendements n° 8 présenté par M. Descoeur, M. Lurton, M. Straumann, Mme Bonnavard, M. Verchère, Mme Dalloz, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Hetzel, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Vialay, M. Viala, M. de la Verpillière et M. Abad, n° 116 présenté par M. Saddier, M. Cattin, M. Breton, Mme Duby-Muller, M. Lorion, M. Bouchet, M. Ferrara, M. de Ganay, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss et Mme Lacroute, n° 145 présenté par M. Rolland, M. Ramadier, M. Nury et Mme Genevard, n° 965 présenté par M. Bony, n° 995 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier, n° 1587 présenté par M. Bazin, n° 2818 présenté par M. Fuchs et n° 3449 présenté par M. Sermier.

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« a) *bis* À la même phrase du même alinéa, après le mot : « voirie, » sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports » ; ».

Amendement n° 2463 présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassigne, M. Dharréville, M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Compléter la seconde phrase de l'alinéa 17 par les mots :

« ainsi que l'instauration de transports en commun à très faible coût, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État ».

Amendement n° 1430 présenté par M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombrevail, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Batho.

Compléter l'alinéa 18 par les mots :

« et après les mots : « des dérogations individuelles », sont insérés les mots : « payantes ou à titre gratuit ». »

Amendements identiques :

Amendements n° 422 présenté par M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay et n° 721 présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Benoit, Mme Sage, M. Herth, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Naegelen, M. Christophe et M. Zumkeller.

Après l'alinéa 18, insérer les deux alinéas suivants :

« 5° Il est ajouté un VI ainsi rédigé :

« VI. – Afin d'ajuster les dispositifs des zones à faible émissions et d'en mesurer les impacts sur la qualité de l'air, un décret précise les modalités de renforcement des mesures des niveaux de pollution atmosphérique. »

Amendement n° 1101 présenté par M. Di Filippo, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bouchet, M. Cordier, M. de Ganay, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Levy et M. Minot.

À l'alinéa 24, substituer au taux :

« 15 % »,

le taux :

« 30 % ».

Amendements identiques :

Amendements n° 156 présenté par M. Rolland, M. Bony, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Trastour-Isnart, M. Ramadier, M. Pauget, M. Leclerc, M. de Ganay, M. Cinieri, M. Nury, Mme Louwagie et M. Viala, n° 714 présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Benoit, Mme Sage, M. Herth, M. Ledoux, M. Naegelen, M. Christophe et M. Zumkeller et n° 1232 présenté par M. Brun, M. Abad, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Boucard, M. Cattin, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Lurton, M. Masson, M. Perrut, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay.

Compléter l'alinéa 24 par les mots :

« , ni à sanctionner une infraction sans lien avec la préservation de l'air ».

Amendement n° 1108 présenté par M. Di Filippo, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bouchet, M. Cordier, M. de Ganay, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Levy, M. Minot et M. Viala.

Compléter l'alinéa 24 par les mots :

« ni de sanctionner une infraction sans lien avec la préservation de la qualité de l'air. »

Amendement n° 1557 présenté par M. Bazin.

Supprimer les alinéas 31 à 37.

Amendement n° 2712 présenté par le Gouvernement.

Supprimer l'alinéa 38.

Après l'article 28

Amendement n° 2278 présenté par Mme Maillart-Méhaignerie, M. Dombrevail, Mme Lardet, M. Larsonneur, Mme Héris, M. Kerlogot, Mme Gayte, Mme Janvier, M. Vignal, M. Daniel, M. Pellois, Mme Rossi, M. Cazenove, M. Belhaddad, M. Perrot, Mme Bagarry, Mme Thillaye, M. Buchou, Mme Sylla, Mme Melchior, M. Grau, Mme Françoise Dumas, Mme Brulebois, Mme Valetta Ardisson, Mme Pitollat, Mme Cloarec, Mme De Temmerman et Mme Provendier.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

L'article L. 752-1-2 du code du commerce est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « La décision du représentant de l'État dans le département peut également se fonder sur l'évolution de la circulation des véhicules terrestres à moteur et sur le niveau des émissions de polluants atmosphériques sur les territoires concernés. »

2° Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « La décision du représentant de l'État dans le département peut également se fonder sur l'évolution de la circulation des véhicules terrestres à moteur et sur le niveau des émissions de polluants atmosphériques sur les territoires concernés. »

Amendement n° 2739 présenté par M. Ahamada.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Après le deuxième alinéa de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les communes littorales, les mesures prévues dans le cadre d'un plan de protection de l'atmosphère peuvent s'appliquer dans la zone des 12 milles nautiques. »

Amendement n° 2803 présenté par Mme Batho et M. Orphelin.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Après l'article L. 222-6 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 222-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 222-6-1. – Les établissements de garde d'enfants et les établissements scolaires ne peuvent être construits dans les zones à forte concentration de polluants atmosphériques.

Les modalités d'application de cet article sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques et de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. »

Amendement n° 2958 présenté par Mme Lardet, Mme Pascale Boyer, M. Roseren, Mme Degois, M. Fiévet, Mme Mauborgne, M. Thiébaud et Mme Lenne.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

L'article L. 1609 *quater* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Aux premier et deuxième alinéas, les mots : « péage urbain » sont remplacés par les mots « tarif de congestion » ;

2° À la fin du deuxième alinéa du II, le mot : « péage » est remplacé par le mot : « dispositif ».

Amendement n° 2949 présenté par Mme Lardet, Mme Pascale Boyer, M. Roseren, Mme Degois, M. Fiévet, Mme Mauborgne, M. Thiébaud, Mme Provendier et Mme Lenne.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Au deuxième alinéa du I de l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, le mot « trois » est remplacé par le mot : « cinq ».

Amendement n° 1363 présenté par M. Isaac-Sibille.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

I. – La section XI *bis* du chapitre premier du titre III de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complétée par un article 1609 *quater* B ainsi rédigé :

« Art. 1609 *quater* B. – I. – Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dotées d'un plan de mobilité approuvé, une taxe sur les déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée « tarif de transit », peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice de la mobilité, au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, afin de limiter les nuisances associées au trafic de transit et inciter au report de ce trafic sur les axes de contournement prévus dans et en dehors de l'agglomération.

« Le tarif de transit peut être institué pour une durée de cinq ans.

« Les expérimentations visées ci-avant sont autorisées par décret en Conseil d'État.

« II. – Le tarif de transit est institué, par délibération de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, après, d'une part, l'établissement d'une étude d'impact préalable du projet de tarif de transit et, d'autre part, concertation du public. Les modalités de cette étude d'impact et de cette concertation du public sont définies par décret.

« Cette délibération doit également définir la situation de transit, fixer le périmètre géographique sur lequel s'applique le tarif de transit par référence aux coordonnées de certaines sections d'axes routiers et à des points d'entrée et de sortie de l'agglomération, déterminer son montant et les réductions tarifaires dont peuvent bénéficier certaines catégories d'usagers ou de véhicules dans le respect des règles du IV du présent article, ainsi que les modalités de liquidation de ce tarif.

« La situation de transit, définie par la délibération mentionnée au deuxième alinéa du II du présent article, est entendue comme la traversée d'une agglomération déterminée, sans arrêt, selon un temps donné.

« La délibération peut prévoir des périodes ou des situations dans lesquelles le tarif de transit n'est pas perçu.

« Le projet de délibération, accompagné de l'étude d'impact, est soumis pour avis aux communes concernées, aux autorités compétentes en matière de voirie concernées, aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre limitrophes, qui disposent d'un délai de deux mois à compter de la réception du projet de délibération pour se prononcer, sans quoi leur avis est réputé favorable.

« III. – Le tarif de transit est dû par le propriétaire du véhicule terrestre à moteur en situation de transit, conformément aux règles énoncées par la délibération mentionnée au

II du présent article. Toutefois lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire. Dans ce dernier cas, le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Le tarif de transit s'applique aux véhicules seuls ou tractant une remorque, dont le poids total en charge autorisé, ou dont le total autorisé pour les ensembles articulés, est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux autobus ou autocars.

« IV. – Le montant du tarif de transit est fixé par l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, dans la limite d'un montant de 0,6 euro par kilomètre de l'itinéraire de contournement proposé le plus court.

« L'autorité organisatrice de la mobilité peut prévoir des tarifs réduits selon les catégories de véhicule ou selon les heures de la journée, selon les jours de la semaine, ou les périodes de l'année, pour tenir compte de la situation particulière de certains usagers. Ces réductions tarifaires sont portées à la connaissance des usagers par tout moyen.

« Des exonérations au paiement du tarif de transit pourront être décidées par l'autorité organisatrice de la mobilité au bénéfice :

« 1° Des véhicules d'intérêt général ;

« 2° Des véhicules du ministère de la défense qui participent à des missions opérationnelles ;

« 3° Des véhicules assurant un service public de transport.

« 4° Des véhicules de transport sanitaire.

« Le produit du tarif de transit est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité l'ayant institué et sert à financer les actions mentionnées au plan de mobilité.

« V. – L'autorité organisatrice de la mobilité peut décider de suspendre l'application du tarif de transit lorsque la sécurité, l'ordre public ou des difficultés de circulation routière le justifient.

« Une telle suspension est alors portée à la connaissance des usagers par tous moyens.

« VI. – Le fait générateur intervient et la taxe est exigible dès lors que l'usager redevable est qualifié être en situation de transit, conformément aux règles fixées par la délibération visée au II du présent article.

« L'autorité qui instaure le tarif de transit définit les modalités techniques permettant d'identifier les véhicules assujettis au paiement de cette taxe et permettant de la recouvrer.

« VII. – Afin d'identifier les véhicules assujettis au tarif de transit, impliquant notamment de déterminer le parcours utilisé par ces véhicules et leurs heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, l'autorité mentionnée au I du présent article est autorisée à mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, exclusifs de toute géolocalisation, associés à un traitement automatisé de données à caractère personnel, dans les conditions prévues au présent article et dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Lorsque les données recueillies au moyen des dispositifs mentionnés au premier alinéa du présent VII permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent

être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification. Elles sont traitées immédiatement après leur collecte afin de vérifier si, eu égard au parcours réalisé et à ses différentes heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, le véhicule est en situation de transit, conformément à la délibération visée au II du présent article, mais également si, eu égard à ses caractéristiques, le véhicule est exempté du tarif de transit. Lorsque le véhicule n'est pas en situation de transit ou est exempté du tarif de transit, les données sont supprimées sans délai.

« À la seule fin de permettre le recouvrement du tarif de transit et des pénalités de retard pour non-paiement du tarif de transit, le traitement mentionné à l'alinéa précédent peut comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du code de la route. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne peuvent concerner que les véhicules considérés comme étant en situation de transit et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dans tous les cas, les données permettant le calcul du tarif de transit et des pénalités de retard ne peuvent être conservées que pour la durée strictement nécessaire à la liquidation et au recouvrement du tarif et des pénalités dus, et au maximum pendant une durée de huit jours, sans préjudice des nécessités liées au traitement des contestations s'y rapportant.

« VIII. – Le tarif de transit est liquidé conformément à la délibération mentionnée au II du présent article et à partir des informations collectées aux moyens des modalités techniques définies par l'autorité organisatrice de la mobilité conformément aux VI et VII du présent article.

« Le montant du tarif de transit est communiqué à l'utilisateur redevable au moyen d'un avis de paiement, envoyé au redevable au plus tard dix jours après que cet usager a été considéré comme étant en situation de transit.

« Cet avis est envoyé par l'autorité organisatrice de la mobilité ayant institué la taxe.

« L'utilisateur redevable de la taxe s'acquitte du montant du tarif de transit après réception de cet avis de paiement.

« En cas de non-paiement de la taxe dans un délai de trois mois à compter de la réception de l'avis, sauf si un recours administratif ou contentieux a été introduit dans ce délai, l'autorité organisatrice de la mobilité concernée peut adresser une lettre de rappel assortie d'une pénalité de retard égale à 10 % du montant de la taxe.

« XI. – Le non-paiement des pénalités constitue une contravention de quatrième classe. Toute irrégularité ayant pour but ou pour résultat d'é luder ou de compromettre le recouvrement de la taxe est également sanctionnée par une contravention de quatrième classe.

« X. – Le président de l'autorité qui a institué le tarif de transit est compétent pour émettre des états exécutoires pour recouvrer le tarif et les pénalités de retard.

« Les agents de cette autorité, commissionnés et assermentés à cet effet, sont compétents pour percevoir directement le montant du tarif de transit. Ils sont également compétents pour constater les infractions relatives au tarif de transit par procès-verbaux.

« XI. – Le contentieux relatif à l'établissement, au calcul, au recouvrement et à la collecte de cette taxe est régi par les dispositions du second alinéa de l'article R. 772-1 du code de justice administrative.

« XII. – Les gestionnaires du domaine public routier sont tenus de laisser gratuitement à disposition les terrains relevant de leur compétence qui sont nécessaires à l'implantation des équipements techniques destinés au recouvrement ou au contrôle du tarif de transit.

« XIII. – Les autorités organisatrices de la mobilité qui mettent en œuvre une expérimentation sur le fondement du présent article élaborent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

« XIV. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 18° ainsi rédigé :

« 18° Aux agents de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée pour les besoins de la mise en œuvre du tarif de transit prévu à l'article 1609 *quater* B du code général des impôts. »

Amendement n° 2571 présenté par M. Rudigoz, M. Touraine, M. Julien-Laferrière, M. Blein, Mme Khedher, Mme Brugnera, Mme Brulebois, Mme Janvier, Mme Pitollat, Mme Fontenel-Personne et M. Thiébaud.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

I. – Après l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, il est inséré un article 1609 *Quater* B ainsi rédigé :

« Art. 1609 *Quater* B. – Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dotées d'un plan de mobilité approuvé, une taxe sur les déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée « tarif de transit », peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice de la mobilité, au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, afin de limiter les nuisances associées au trafic de transit et inciter au report de ce trafic sur les axes de contournement prévus dans et en dehors de l'agglomération.

« Le tarif de transit peut être institué pour une durée de cinq ans.

« Les expérimentations visées ci-avant sont autorisées par décret en Conseil d'État.

II. – Le tarif de transit est institué, par délibération de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, après, d'une part, l'établissement d'une étude d'impact préalable du projet de tarif de transit et, d'autre part, concertation du public. Les modalités de cette étude d'impact et de cette concertation du public sont définies par décret.

Cette délibération doit également définir la situation de transit, fixer le périmètre géographique sur lequel s'applique le tarif de transit par référence aux coordonnées de certaines sections d'axes routiers et à des points d'entrée et de sortie de l'agglomération, déterminer son montant et les réductions tarifaires dont peuvent bénéficier certaines catégories d'utilisateurs ou de véhicules dans le respect des règles du IV du présent article, ainsi que les modalités de liquidation de ce tarif.

La situation de transit, qui sera définie par la délibération visée au deuxième alinéa du II du présent article, est entendue comme la traversée d'une agglomération déterminée, sans arrêt, selon un temps donné.

La délibération peut prévoir des périodes ou des situations dans lesquelles le tarif de transit n'est pas perçu.

Le projet de délibération, accompagné de l'étude d'impact, est soumis pour avis aux communes concernées, aux autorités compétentes en matière de voirie concernées, aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre limitrophes, qui disposent d'un délai de deux mois à compter de la réception du projet de délibération pour se prononcer, sans quoi leur avis est réputé favorable.

III. – Le tarif de transit est dû par le propriétaire du véhicule terrestre à moteur en situation de transit, conformément aux règles énoncées par la délibération visée au II du présent article. Toutefois lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire. Dans ce dernier cas, le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

Le tarif de transit s'applique aux véhicules seuls ou tractant une remorque, dont le poids total en charge autorisé, ou dont le total autorisé pour les ensembles articulés, est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux autobus ou autocars.

IV. – Le montant du tarif de transit est fixé par l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, dans la limite d'un montant de 20 euros.

L'autorité organisatrice de la mobilité peut prévoir des tarifs réduits selon les catégories de véhicule ou selon les heures de la journée, selon les jours de la semaine, ou les périodes de l'année, pour tenir compte de la situation particulière de certains usagers. Ces réductions tarifaires sont portées à la connaissance des usagers par tout moyen.

Des exonérations au paiement du tarif de transit pourront être décidées par l'autorité organisatrice de la mobilité au bénéfice : 1° des véhicules d'intérêt général ; 2° des véhicules du ministère de la défense qui participent à des missions opérationnelles ; 3° des véhicules assurant un service public de transport. 4° des véhicules de transport sanitaire.

Le produit du tarif de transit est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité l'ayant institué et sert à financer les actions mentionnées au plan de mobilité.

V. – L'autorité organisatrice de la mobilité peut décider de suspendre l'application du tarif de transit lorsque la sécurité, l'ordre public ou des difficultés de circulation routière le justifient.

Une telle suspension est alors portée à la connaissance des usagers par tous moyens.

VI. – Le fait générateur intervient et la taxe est exigible dès lors que l'utilisateur redevable est qualifié être en situation de transit, conformément aux règles fixées par la délibération visée au II du présent article.

L'autorité qui instaure le tarif de transit définit les modalités techniques permettant d'identifier les véhicules assujettis au paiement de cette taxe et permettant de la recouvrer.

VII. – Afin d'identifier les véhicules assujettis au tarif de transit, impliquant notamment de déterminer le parcours utilisé par ces véhicules et leurs heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, l'autorité mentionnée au I du présent article est autorisée à mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, exclusifs de toute géolocalisation, associés à un traitement automatisé de données à caractère personnel, dans les conditions prévues au présent article et dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Lorsque les données recueillies au moyen des dispositifs mentionnés au premier alinéa du présent VII permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification. Elles sont traitées immédiatement après leur collecte afin de vérifier si, eu égard au parcours réalisé et à ses différentes heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, le véhicule est en situation de transit, conformément à la délibération visée au II du présent article, mais également si, eu égard à ses caractéristiques, le véhicule est exempté du tarif de transit. Lorsque le véhicule n'est pas en situation de transit ou est exempté du tarif de transit, les données sont supprimées sans délai.

A la seule fin de permettre le recouvrement du tarif de transit et des pénalités de retard pour non-paiement du tarif de transit, le traitement mentionné à l'alinéa précédent peut comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du code de la route. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne peuvent concerner que les véhicules considérés comme étant en situation de transit et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Dans tous les cas, les données permettant le calcul du tarif de transit et des pénalités de retard ne peuvent être conservées que pour la durée strictement nécessaire à la liquidation et au recouvrement du tarif et des pénalités dus, et au maximum pendant une durée de huit jours, sans préjudice des nécessités liées au traitement des contestations s'y rapportant.

VIII. – Le tarif de transit est liquidé conformément à la délibération mentionnée au II du présent article et à partir des informations collectées aux moyens des modalités techniques définies par l'autorité organisatrice de la mobilité conformément aux VI et VII du présent article.

Le montant du tarif de transit est communiqué à l'utilisateur redevable au moyen d'un avis de paiement, envoyé au redevable au plus tard dix jours après que cet usager a été considéré comme étant en situation de transit. Cet avis est envoyé par l'autorité organisatrice de la mobilité ayant institué la taxe.

L'utilisateur redevable de la taxe s'acquitte du montant du tarif de transit après réception de cet avis de paiement.

En cas de non-paiement de la taxe dans un délai de trois mois à compter de la réception de l'avis, sauf si un recours administratif ou contentieux a été introduit dans ce délai, l'autorité organisatrice de la mobilité concernée peut adresser une lettre de rappel assortie d'une pénalité de retard égale à 10 % du montant de la taxe.

IX. – Le non-paiement des pénalités constitue une contravention de quatrième classe. Toute irrégularité ayant pour but ou pour résultat d'éluider ou de compromettre le recouvrement de la taxe est également sanctionnée par une contravention de quatrième classe.

X. – Le président de l'autorité qui a institué le tarif de transit est compétent pour émettre des états exécutoires pour recouvrer le tarif et les pénalités de retard.

Les agents de cette autorité, commissionnés et assermentés à cet effet, sont compétents pour percevoir directement le montant du tarif de transit. Ils sont également compétents pour constater les infractions relatives au tarif de transit par procès-verbaux.

XI. – Le contentieux relatif à l'établissement, au calcul, au recouvrement et à la collecte de cette taxe est régi par les dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 772-1 du Code de justice administrative.

XII. – Les gestionnaires du domaine public routier sont tenus de laisser gratuitement à disposition les terrains relevant de leur compétence qui sont nécessaires à l'implantation des équipements techniques destinés au recouvrement ou au contrôle du tarif transit.

XIII. – Les autorités organisatrices de la mobilité qui mettent en œuvre une expérimentation sur le fondement du présent article élaborent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

XIV. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 18° ainsi rédigé :

« 18° Aux agents de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée pour les besoins de la mise en œuvre du tarif de transit prévu à l'article 1609 *quater* B du code général des impôts. »

Amendement n° 3294 rectifié présenté par M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Potier, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Après l'article L. 121-3 du code de la route, il est inséré un article L. 121-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 121-3-1. – Les infractions définies à l'article L. 121-3 peuvent être constatées par le biais de caméras disposées sur la voie publique.

« Lorsque ces infractions concernent l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes, d'aires piétonnes, de zones à trafic limité ou de zones à faible émissions et, afin de déterminer les véhicules autorisés à y circuler, les services de police et de gendarmerie nationales, les services de police municipale ou, à Paris, le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris peuvent consulter le 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 les 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, ces mêmes services peuvent consulter le 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. »

Amendement n° 2050 présenté par Mme Rossi, M. Barrot, Mme Colboc, Mme Hammerer, M. Houlié, M. Alauzet, Mme Ali, Mme Bagarry, M. Belhamiti, Mme Bessot Ballot, Mme Brulebois, M. Buchou, Mme Bureau-Bonnard, M. Cazenove, M. Cellier, Mme Chapelier, M. Damaisin, Mme Degois, Mme De Temmerman, M. Dombrevail, Mme Fontaine-Domeizel, M. Fiévet, M. Grau, M. Kokouendo, Mme Maillart-Méhaignerie, Mme Jacqueline Maquet, M. Marilossian, Mme Muschotti, M. Perrot, Mme Pompili, Mme Rixain, Mme Sarles, Mme Tiegna, M. Trompille, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Simian, M. Mbaye, M. Da Silva, Mme El Haïry et M. Gouffier-Cha.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Après le premier alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Tout véhicule en stationnement doit avoir son moteur arrêté, sauf en cas de nécessité. »

Amendement n° 1173 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Favennec Becot, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Le troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« Sauf décision contraire de l'autorité locale chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules de catégorie L à propulsion électrique sont autorisés à stationner sur les emplacements destinés au stationnement des véhicules motorisés à quatre roues. Ce stationnement doit être réalisé de manière perpendiculaire à la chaussée ou transversale si les dimensions de la place de stationnement ne le permettent pas. »

Amendement n° 1431 présenté par M. Orphelin, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombrevail, M. Lainé, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Thillaye, M. Villani, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier, Mme Valérie Petit et Mme Batho.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

I. – Le chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section ainsi rédigée :

« Section 5

« Expérimentation d'incitations à la réduction de la congestion routière

« *Art. L. 1231–18.* – L'État peut autoriser l'expérimentation, par certaines autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231–1 dont le ressort inclut une métropole, de l'utilisation de la vidéo protection associée à un traitement automatisé des données à caractère personnel dans le cadre d'un programme incitatif à durée limitée de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

« L'expérimentation dure au plus trois ans et peut s'appliquer à cinq départements au maximum. »

« L'utilisation de la vidéo protection est dans ce cas exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles, à raison de leurs déplacements quotidiens sur les axes routiers supportant un trafic important, à ce programme.

« Sans préjudice des dispositions 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 de la loi n° 78–17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la mise en œuvre de l'utilisation de la vidéo protection dans ce cadre est soumise aux obligations suivantes :

« a) Elle est précédée d'une campagne d'information locale d'au moins un mois visant tous les usagers potentiellement concernés. Celle-ci est complétée d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification pendant la période effective de recueil des données ;

« b) Les données recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajet par jour de la semaine, et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ;

« c) Aucune image issue de la vidéo protection n'est conservée ;

« d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée, ces modalités d'opposition étant notamment communiquées dans le cadre de la campagne d'information ;

« e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles ne saurait excéder un mois en un point ou sur une section donnée ;

« f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observations, sauf celles relatives aux conducteurs jugés éligibles. Celles-ci sont détruites au plus tard trois mois après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme incitatif. »

II. – Après l'avant dernier alinéa de l'article L. 330–5 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – aux fins d'identification des usagers de la route éligibles, à un programme incitatif expérimental placé sous le régime prévu à l'article L. 1231–18 du code des transports, avec communication pour chaque immatriculation des seuls noms, prénoms et adresses des détenteurs des certificats d'immatriculation concernées. »

Sous-amendement n° 3560 présenté par M. Sermier et Mme Lacroute.

Après l'alinéa 13, insérer les deux alinéas suivants :

« g) Les modalités d'invitation des automobilistes sélectionnés, à s'inscrire au programme de péage positif, font appel à un service de remise en main propre de courrier postal.

« Dans le cadre de la mise en œuvre de programmes Certificats d'économies d'énergie relatifs à la maîtrise de la consommation d'énergie fossiles, le contenu du courrier peut également indiquer au destinataire comment s'informer sur les possibilités de formation de son équipement de covoiturage entre le domicile et le lieu de travail. »

Amendement n° 1650 présenté par M. Vercamer, M. Demilly, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Benoit, M. Bournazel, M. Brindeau, M. Christophe, Mme de La Raudière, Mme Descamps, Mme Frédérique Dumas, M. Herth, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, Mme Magnier, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sage, Mme Sanquer, M. Warsmann et M. Zumkeller.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2020 et pour une durée de trois ans, à titre expérimental, l'État peut autoriser, dans cinq départements, les autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L1231–1 du code des transports dont le ressort inclut une métropole, à mettre en œuvre un programme incitatif de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

II. – L'utilisation de la vidéoprotection dans ce cadre est exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles à ce programme, à raison de leurs déplacements quotidiens sur des axes routiers supportant un trafic important.

III. – Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) 2016/679 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 de la loi n° 78–17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, cette mise en œuvre est soumise aux obligations suivantes :

a) Elle est précédée d'une campagne d'information locale d'au moins un mois visant tous les usagers potentiellement concernés, stipulant les modalités de leur droit d'opposition. Celle-ci est complétée dans le même temps d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification et prolongée pendant la période effective de recueil des données. Les données des usagers ayant manifesté leur droit d'opposition ne sont ni enregistrées, ni traitées ;

b) Les données cryptées recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux alias issus du cryptage, les numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajet par jour de la semaine et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ;

c) Aucune image issue de la vidéoprotection n'est conservée ;

d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée, ces modalités d'opposition étant notamment communiquées dans le cadre de la campagne d'information ;

e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles n'excède pas un mois en un point ou sur une section donnée ;

f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observation, sauf celles relatives aux conducteurs éligibles. Ces dernières sont détruites trois mois au plus tard après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme.

IV. – Avant le dernier alinéa de l'article L. 330-5 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - aux fins d'identification des usagers de la route éligibles à un programme incitatif de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales, placé sous le régime prévu par la loi n° d'orientation des mobilités.

V. – Un décret fixe les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation.

VI. – Un rapport d'évaluation, réalisé par le Gouvernement au terme de l'expérimentation, est remis au Parlement.

Amendement n° 2094 présenté par M. Vercamer, Mme Auconie, M. Brindeau, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Magnier, M. Naegelen, Mme Sanquer et M. Zumkeller.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2020 et pour une durée de trois ans, à titre expérimental, l'État peut autoriser, dans deux départements, les autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L1231-1 du code des transports dont le ressort inclut une métropole, à mettre en œuvre un programme incitatif de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

II. – L'utilisation de la vidéoprotection dans ce cadre est exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles à ce programme, à raison de leurs déplacements quotidiens sur des axes routiers supportant un trafic important.

III. – Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) 2016/679 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 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, cette mise en œuvre est soumise aux obligations suivantes :

a) Elle est précédée d'une campagne d'information locale d'au moins un mois visant tous les usagers potentiellement concernés, stipulant les modalités de leur droit d'opposition. Celle-ci est complétée dans le même temps d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification et prolongée pendant la période effective de recueil des données. Les données des usagers ayant manifesté leur droit d'opposition ne sont ni enregistrées, ni traitées ;

b) Les données cryptées recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux alias issus du cryptage, les numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajet par jour de la semaine et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ;

c) Aucune image issue de la vidéoprotection n'est conservée ;

d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée, ces modalités d'opposition étant notamment communiquées dans le cadre de la campagne d'information ;

e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles n'excède pas un mois en un point ou sur une section donnée ;

f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observation, sauf celles relatives aux conducteurs éligibles. Ces dernières sont détruites trois mois au plus tard après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme.

IV. – Avant le dernier alinéa de l'article L. 330-5 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - aux fins d'identification des usagers de la route éligibles à un programme incitatif de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales, placé sous le régime prévu par la loi n°... d'orientation des mobilités.

V. – Un décret fixe les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation.

VI. – Un rapport d'évaluation, réalisé par le Gouvernement au terme de l'expérimentation, est remis au Parlement.

Amendement n° 2807 présenté par M. Fuchs.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

L'article L. 1431-3 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1431-3.* – Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation.

« Est soumise à ces dispositions toute personne publique ou privée qui organise ou commercialise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement effectuée par un ou plusieurs moyens de transport, ayant son point d'origine ou de destination situé sur le territoire national, y inclus les prestations qu'elle organise pour son propre compte.

« L'organisme effectuant la vérification de la méthode retenue par le prestataire de transport est accrédité, pour cette activité, par le Comité français d'accréditation. L'organisme accrédité est indépendant du prestataire de transport. Ni l'organisme ni son personnel n'exercent des activités incompatibles avec l'indépendance de jugement et l'intégrité requises. Quand un changement dans le statut de l'accréditation intervient (accréditation, suspension, non-renouvellement, résiliation ou retrait), l'organisme d'accréditation en informe dans un délai de six mois la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère chargé des transports.

« Le champ et les modalités d'application de cette disposition, notamment le calendrier de leur mise en œuvre selon la taille des entreprises de transport, les méthodes de calcul des émissions de gaz à effet de serre et la manière dont le bénéficiaire de la prestation est informé sont fixés par voie réglementaire.

« Les conditions dans lesquelles l'obligation définie au premier alinéa est rendue applicable aux prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national sont précisées une fois que les dispositions le permettant auront été adoptées dans le cadre des négociations européennes et internationales compétentes.

« Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette obligation, l'autorité administrative peut lui infliger une amende dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa situation, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, porté à 4 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. »

Amendement n° 2157 présenté par M. Vercamer, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Brindeau, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Magnier, M. Naegelen, Mme Sanquer et M. Zumkeller.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Le Gouvernement s'engage à rendre effective par tout moyen de communication l'information du public en cas d'épisode de pollution, lorsque le représentant de l'État dans le département décide la restriction ou la suspension de la circulation des véhicules les plus polluants.

Amendement n° 3119 présenté par M. Viala, M. Sermier, M. Dive, M. Hetzel, M. Abad, M. Lurton, M. Kamardine, M. Reda, Mme Bassire, Mme Ramassamy, M. Masson, M. Bouchet, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Valentin, Mme Louwagie, M. Leclerc, M. Bony, M. Viry, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ferrara, M. Pauget, M. Minot et M. Boucard.

Après l'article 28, insérer l'article suivant :

Les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier la marchandise qui leur a été commandée sont soumis à une redevance sur la livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale.

La redevance est acquittée par le commerçant ayant vendu le bien. Elle est assise sur le coût environnemental réel du transport en fonction des émissions de gaz à effet de serre, dont principalement du monoxyde de carbone, générées par les flux ordonnés par les industriels et les distributeurs, donneurs d'ordre des transporteurs.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

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 ».

Après l'article 28 bis A

Amendement n° 2787 présenté par Mme Batho et M. Orphelin.

Après l'article 28 bis A, insérer l'article suivant :

Après le premier alinéa de l'article L. 223-1 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les organismes de surveillance de la qualité de l'air mentionnés à l'article L. 221-3 prévoient un épisode de dépassement des normes fixées à l'article L. 221-1, le représentant de l'État dans le département prend immédiatement et préventivement les mesures énoncées au premier alinéa afin de réduire les émissions polluantes et de protéger la santé publique. »

Article 28 bis B (nouveau)

Au 1^o 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 ».

Annexes

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu une lettre par laquelle M. Pierre Morel-À-L'Huissier déclare retirer sa proposition de loi visant à étudier la reconnaissance de la chronicité de la maladie de Lyme (n° 1997), déposée le 5 juin 2019.

Acte est donné de ce retrait.

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. Guillaume Peltier, une proposition de loi constitutionnelle visant à instaurer un « spoil system » à la française.

Cette proposition de loi constitutionnelle, n° 2033, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à permettre aux conseillers de la métropole de Lyon de participer aux prochaines élections sénatoriales.

Cette proposition de loi, n° 2023, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à améliorer la lutte contre l'habitat insalubre ou dangereux.

Cette proposition de loi, n° 2028, est renvoyée à la commission des affaires économiques, en application de l'article 83 du règlement.

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de Mme proposition de loi de Mme Josiane Corneloup et plusieurs de ses collègues visant à développer l'accueil familial des personnes âgées et handicapées (1191).

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. Patrick Hetzel, un rapport supplémentaire, n° 2026, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur la proposition de loi de MM. Christian Jacob, Éric Woerth et plusieurs de leurs collègues visant à rétablir le pouvoir d'achat des Français (1721).

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. Thibault Bazin, un rapport, n° 2027, fait au nom de la commission des affaires économiques sur la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à plusieurs articles de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (n° 1596).

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. Mansour Kamardine, un rapport, n° 2029, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de M. Mansour Kamardine relative à la programmation du rattrapage et au développement durable de Mayotte (1907 rectifié).

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. Éric Ciotti, un rapport, n° 2030, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de M. Éric Ciotti et plusieurs de ses collègues d'orientation et de programmation relative à la sécurité intérieure (1933).

DÉPÔT DE RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. le Premier ministre, en application de l'article 2 de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, le rapport sur la mise en œuvre du compte d'engagement citoyen.

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de Mme Graziella Melchior et M. Guillaume Garot, un rapport d'information n° 2025, déposé en application de l'article 145-7 alinéa 1 du règlement, par la commission des affaires économiques sur la mise en application de la loi n° 2016-138 du 11 février 2016 relative à la lutte contre le gaspillage alimentaire.

DÉPÔT D'UN AVIS

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de Mme Nathalie Sarles, un avis, n° 2031, fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, relatif à l'énergie et au climat (n° 1908).

DÉPÔT D'UNE LETTRE RECTIFICATIVE

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 2019, de M. le Premier ministre, Mme la Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, M. le Ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, une lettre rectificative au projet de loi relatif à l'énergie et au climat n° 1908.

La lettre rectificative sera imprimée sous le n° 2032, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques.

TEXTES SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

Par lettre du mercredi 12 juin 2019, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, les textes suivants :

8996/19. – Décision du Conseil relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité de coopération institué par l'accord de coopération et d'union douanière entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Saint-Marin, d'autre part, en ce qui concerne les dispositions applicables en matière de production biologique et d'étiquetage des produits biologiques, et le régime d'importation de produits biologiques.

COM(2019) 254 final. – Proposition de décision du Conseil sur la conclusion, au nom de l'Union européenne, de l'accord concernant les limites de durée applicables aux contrats de fourniture d'aéronefs avec équipage entre les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne, l'Islande et le Royaume de Norvège.

COM(2019) 262 final. – Proposition de décision du conseil relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du Conseil de l'Organisation mondiale des douanes concernant une recommandation de l'OMD au titre de l'article 16 modifiant le système harmonisé.

COM(2019) 265 final. – Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification du protocole 31 de l'accord EEE concernant la coopération dans des secteurs particuliers en dehors des quatre libertés (Ligne budgétaire 12 02 01 - Services financiers).

COM(2019) 273 final. – Proposition de décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 83^e réunion plénière du Groupe d'États contre la corruption (GRECO) en ce qui concerne la participation de l'Union européenne en tant qu'observateur au GRECO.

9827/19 LIMITE. – Décision du Conseil modifiant la décision (PESC) 2017/2302 à l'appui des activités de l'OIAC visant à contribuer aux opérations de nettoyage menées sur l'ancien site de stockage d'armes chimiques en Libye dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'UE contre la prolifération des armes de destruction massive.

9858/19 LIMITE. – Décision du Conseil modifiant la décision 2014/386/PESC concernant des mesures restrictives en réponse à l'annexion illégale de la Crimée et de Sébastopol.

COM(2019) 240 final RESTREINT. – Proposition de décision d'exécution du conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation pour 2018 de l'application, par l'Allemagne, de l'acquis de Schengen dans le domaine du système d'information Schengen.