



N° 1831

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 avril 2019

PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR LE SÉNAT,

d'orientation des mobilités,

(Procédure accélérée)

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

À

M. LE PRÉSIDENT

DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

Le Sénat a adopté, en première lecture après engagement de la procédure accélérée, le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 157 rect., 347, 350, 368, 369 et T.A. n° 84 (2018-2019).

TITRE I^{ER} A

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

(Division et intitulé nouveaux)

Article 1^{er} A (nouveau)

- ① Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.
- ② Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :
- ③ 1° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité et la mobilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux services publics, aux métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi que, au sein des agglomérations, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en tenant compte des spécificités ultramarines tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ④ 2° Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains, et entre les pôles urbains ;
- ⑤ 3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires, en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier, et des ports, et accélérer le report modal, sur l'ensemble du territoire national, notamment en engageant une

politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial.

- ⑦ À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑨ b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑩ c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;
- ⑪ d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;
- ⑫ e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux, ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués.
- ⑬ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

Article 1^{er} B (nouveau)

- ① Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, évolueront comme suit sur la période 2019-2023 :

②

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

③

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

Article 1^{er} C (nouveau)

①

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

②

« Section 1

③

« **Le Conseil d'orientation des infrastructures**

④

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

⑤

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

⑥

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

⑦

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

Article 1^{er} D (nouveau)

Au second alinéa de l'article L. 1213-1 du code des transports, les mots : « et leur combinaison » sont remplacés par les mots : « leur combinaison et l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises ».

Article 1^{er} E (nouveau)

- ① Avant la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre II de la première partie du code des transports, il est inséré un article L. 1221-1 A ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1221-1 A.* – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes visent à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

TITRE I^{ER}

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

CHAPITRE I^{ER}

Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

Article 1^{er}

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;

- ③ 2° Le début de la première phrase de l'article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit... (*le reste sans changement*). » ;
- ④ 3° L'article L. 1111-3 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1111-3. – I. –* Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de la protection de la biodiversité.
- ⑥ « La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population.
- ⑦ « II (*nouveau*). – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. » ;
- ⑧ 4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;
- ⑨ 4° *bis (nouveau)* L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑩ « Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;
- ⑪ 5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

- ⑫ 6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 1231-1. – I. –* Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II du présent article, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 et L. 5741-1 du code général des collectivités territoriales, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.
- ⑭ « II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° du d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement. Les communes qui finançaient ces services par le versement destiné au financement de la mobilité peuvent continuer à prélever ce versement.
- ⑮ « Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, de transférer cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.
- ⑯ « III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de

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

- ⑰ « Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.
- ⑱ « La communauté de communes ou la commune mentionnée au V du même article L. 5210-1-1 sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.
- ⑲ « Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au même V de l'article L. 5210-1-1 et dans un délai convenu avec la région.
- ⑳ « Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.
- ㉑ « Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des

trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.

- ⑳ « IV. – La prise de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné ou la commune concernée.
- ㉑ « À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- ㉒ « À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;
- ㉓ 7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :
- ㉔ « *Art. L. 1231-1-1.* – I. – Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour organiser :
- ㉕ « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ㉖ « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ㉗ « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;
- ㉘ « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

- ① « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ② « II. – Elle peut également :
- ③ « 1° Offrir un service de conseil et d’accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu’à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- ④ « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d’activités générant des flux de déplacements importants ;
- ⑤ « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d’inexistence, d’insuffisance ou d’inadaptation de l’offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l’environnement.
- ⑥ « III. – Elle assure la planification, le suivi et l’évaluation de sa politique de mobilité, et associe à l’organisation des mobilités l’ensemble des acteurs concernés.
- ⑦ « IV (*nouveau*). – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l’air. » ;
- ⑧ 8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :
- ⑨ « *Art. L. 1231-3. – I. – La région est l’autorité organisatrice de la mobilité régionale.*
- ⑩ « À ce titre, et en ce qui concerne les services d’intérêt régional, elle est compétente pour organiser :
- ⑪ « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ⑫ « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ⑬ « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;
- ⑭ « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l’article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

- ④⑤ « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ④⑥ « II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Cette planification peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
- ④⑦ « III (*nouveau*). – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.
- ④⑧ « *Art. L. 1231-4.* – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. » ;
- ④⑨ 9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;
- ④⑩ 10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;
- ④⑪ 11° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 1231-14, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;
- ④⑫ 12° À la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;
- ④⑬ 13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :
- ④⑭ « *Art. L. 1241-1.* – I. – Dans la région Île-de-France, l'établissement public dénommé Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :
- ④⑮ « 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou

guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;

- ⑤6 « 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;
- ⑤7 « 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;
- ⑤8 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Ces dispositions particulières ne sont pas applicables aux services publics de location de bicyclettes de longue durée sans impact sur la voirie ;
- ⑤9 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine. Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région Île-de-France.
- ⑥0 « II. – Île-de-France Mobilités peut également :
- ⑥1 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

- ⑥2 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ⑥3 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.
- ⑥4 « III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :
- ⑥5 « 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;
- ⑥6 « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;
- ⑥7 « 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.
- ⑥8 « IV (*nouveau*). – Il contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- ⑥9 14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :
- ⑦0 a) Au premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;
- ⑦1 b) (*nouveau*) Au dernier alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;
- ⑦2 15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :
- ⑦3 a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑦4 « L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;
- ⑦5 b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;
- ⑦6 c) (*nouveau*) (*supprimé non transmis par le Sénat*)

- ⑦⑦ 15° bis (nouveau) Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-1 ainsi rédigé :
- ⑦⑧ « Art. L. 1221-4-1. – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du présent code.
- ⑦⑨ « Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.
- ⑧⑩ « Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.
- ⑧⑪ « II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;
- ⑧⑫ 15° ter (nouveau) Après l'article L. 1512-1, il est inséré un article L. 1512-1-1 ainsi rédigé :
- ⑧⑬ « Art. L. 1512-1-1. – Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires. » ;
- ⑧⑭ 15° quater (nouveau) À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers » ;
- ⑧⑮ 16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :
- ⑧⑯ « Art. L. 2121-3-1. – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de

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

87 17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

90 18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :

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

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

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

94 « L'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers. » ;

95 19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité

organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention... (*le reste sans changement*). » ;

96 19° *bis* (*nouveau*) La sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie est complétée par un article L. 3111-10-1 ainsi rédigé :

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

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

99 20° (*nouveau*) L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :

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

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

102 II. – (*Supprimé*)

103 III. – Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La

délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au 1^{er} juillet 2021.

- ⑩④ IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.
- ⑩⑤ V (*nouveau*). – Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

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

- ① I. – L'article L. 1241-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Île-de-France Mobilités est assimilé à un groupement de collectivités territoriales au sens et pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. »
- ③ II (*nouveau*). – À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

Article 2

- ① I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ③ 2° Le I de l'article L. 2333-64 est ainsi modifié :
- ④ a) Au premier alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

- ⑤ *b) (nouveau)* Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés du montant du versement mobilité pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. » ;
- ⑦ 3° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;
- ⑨ 4° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :
- ⑩ *a)* Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;
- ⑪ *b)* Au même premier alinéa, après le mot : « public », sont insérés les mots : « qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, » ;
- ⑫ *b bis) (nouveau)* Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ;
- ⑬ *c)* À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;
- ⑭ *d) (Supprimé)*
- ⑮ *d bis) (nouveau)* Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑯ « Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires définis au même article L. 2333-65. Les dispositions du treizième alinéa du présent I ne sont alors pas applicables. » ;
- ⑰ *e)* Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

- ⑱ f) À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des mobilités » ;
- ⑲ g) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;
- ⑳ 5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :
- ㉑ a) À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;
- ㉒ b) À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;
- ㉓ 6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉔ 7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉕ 7° bis (nouveau) L'intitulé de la section 1 du chapitre unique du titre III du livre V de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉖ 8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « de transport » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉗ 9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ;
- ㉘ 10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du

code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 du même code » ;

- 29 10° *bis (nouveau)* Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, le mot : « transport » est remplacé par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- 30 11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :
- 31 a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes dites multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;
- 32 a bis) *(nouveau)* La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ;
- 33 b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot : « échéant, », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;
- 34 c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 35 « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;
- 36 12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :
- 37 a) Au premier alinéa et à la première phrase des deuxième et troisième alinéas, les mots : « financement des transports » sont remplacés par les mots : « financement des services de mobilité » ;

- ③⑧ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ③⑨ « Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »
- ④⑩ II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du a du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.
- ④⑪ III (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'exonération des employeurs ayant conclu un accord de télétravail du montant du versement transport pour les employés à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.
- ④⑫ IV (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 2 bis (*nouveau*)

- ① I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.
- ② Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa du présent I lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la

métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement. Le rapport entre le rendement du versement et le nombre d'habitants de la communauté de communes est pondéré par la densité de population.

- ③ La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.
- ④ II. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.
- ⑤ III. – Les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes.
- ⑥ IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 3

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :
- ② 1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les communautés de communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais et du Pays de l'Ozon, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de cet établissement peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

- ③ 1° *bis (nouveau)* La définition de la gouvernance de cet établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant ;
- ④ 2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;
- ⑤ 3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.
- ⑥ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :
 - ⑦ 1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé en vertu du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;
 - ⑧ 2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public prévue en vertu du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.
- ⑨ III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

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

Section 1

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ③ « CHAPITRE V
- ④ « *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité*
- ⑤ « Section 1
- ⑥ « *Dispositions générales*
- ⑦ « Art. L. 1215-1. – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II de l'article L. 1111-9 du même code, la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :
- ⑧ « 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public ;
- ⑨ « 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ou aires ;
- ⑩ « 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;

- ⑪ « 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- ⑫ « 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.
- ⑬ « Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région.
- ⑭ « *Art. L. 1215-2 (nouveau).* – Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file mentionné à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité mentionné au dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, et les départements concernés. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire.
- ⑮ « Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1215-1.
- ⑯ « Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Sa mise en œuvre fait l'objet d'un bilan annuel, présenté aux comités des partenaires mentionnés à l'article L. 1231-5.
- ⑰ « Il fait l'objet d'une évaluation tous les trois ans et, le cas échéant, est révisé. » ;
- ⑱ 2° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la même première partie, telle qu'elle résulte de l'article 1^{er} de la présente loi est complétée par un article L. 1231-5 ainsi rédigé :

- ⑲ « Art. L. 1231-5. – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d’usagers ou d’habitants. Elles le consultent avant toute évolution substantielle de l’offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l’information mise en place, et au moins une fois par an.
- ⑳ « L’autorité mentionnée à l’article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l’adoption du document de planification qu’elle élabore au titre du III de l’article L. 1231-1-1.
- ㉑ « En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l’autorité mentionnée à l’article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l’articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.
- ㉒ « Lorsqu’elle intervient en application du II de l’article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l’échelle pertinente qui est au maximum celle d’un bassin de mobilité mentionné à l’article L. 1215-1. » ;
- ㉓ 3° L’article L. 1231-10 est ainsi modifié :
- ㉔ a) Les mots : « organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;
- ㉕ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ㉖ « Le département peut en être membre. » ;
- ㉗ 4° L’article L. 1231-11 est ainsi modifié :
- ㉘ a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d’un ou plusieurs de ses membres » ;
- ㉙ b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;

- ③⑩ 5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③⑪ « Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; »
- ③⑫ 6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 5° du présent I, s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la date de publication de la présente loi ;
- ③⑬ 7° (*nouveau*) L'article L. 2121-9-1 est abrogé.
- ③⑭ *I bis (nouveau)*. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.
- ③⑮ II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ③⑯ 1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :
- ③⑰ « 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; »
- ③⑱ 1° *bis (nouveau)* Le titre II du livre IV de la première partie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :
- ③⑲ « *CHAPITRE VII*
- ④⑰ « *Aménagement des gares*
- ④⑱ « *Art. L. 1427-1.* – Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public la conclusion d'une convention de mise à disposition des

locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ils disposent d'un délai de trois mois pour y répondre.

- ④② « Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information complémentaire au représentant de l'État dans le département ou à l'autorité exécutive de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de l'organisme chargé d'une mission de service public, relative à l'état et à l'utilisation envisagée des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour la communiquer. » ;
- ④③ 2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie », sont insérés les mots : « de la mobilité, ».
- ④④ III (*nouveau*). – À la première phrase de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

Section 2

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

Article 5

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;
- ③ 2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ;
- ④ 3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;

- ⑥ 4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑧ b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;
- ⑨ c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des territoires enclavés ou isolés, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ; »
- ⑩ d) Après le mot : « piéton », la fin du 3° est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; »
- ⑪ d bis) (*nouveau*) Après le même 3°, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :
- ⑫ « 3° bis La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ; »
- ⑬ e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- ⑭ f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" » ;
- ⑮ g) Au 8°, après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et de la population » et, après les mots : « localisation des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;
- ⑯ h) Le 9° est ainsi rédigé :
- ⑰ « 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »
- ⑱ i) (*nouveau*) Après le 9°, il est inséré un 9° bis ainsi rédigé :

- ⑲ « 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces derniers, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire ; »
- ⑳ 4° bis (nouveau) Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2 ainsi rédigés :
- ㉑ « Art. L. 1214-2-1. – Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.
- ㉒ « Art. L. 1214-2-2. – Le plan de mobilité intègre, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;
- ㉓ 5° L'article L. 1214-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;
- ㉔ 6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ㉕ 7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier et dernier alinéas de l'article L. 1214-7 et à l'article L. 1214-8, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- ㉖ 7° bis (nouveau) L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ㉗ « Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du code de

l'environnement et couvrant tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;

28 8° Au deuxième alinéa du même article L. 1214-7, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

29 9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

30 10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :

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

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

33 11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé :

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

35 12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après le mot : « routier », sont insérés les mots : « , les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;

36 13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :

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

38 b) Le dernier alinéa est supprimé ;

39 14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

40 « Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée

conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;

- ④① 15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés :
- ④② « Art. L. 1214-23-2. – I. – Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article.
- ④③ « II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.
- ④④ « Art. L. 1214-23-3 (nouveau). – Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou de plusieurs communautés de communes concernées et situées au sein d'un même bassin de mobilité. » ;
- ④⑤ 16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- ④⑥ 16° bis (nouveau) Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ;
- ④⑦ 17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :

- ④⑧ « Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, et soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3, disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;
- ④⑨ 17° bis (nouveau) À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties » sont remplacés par les mots : « est complété » ;
- ④⑩ 18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les mots : « et le Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , Île-de-France Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- ④⑪ 18° bis (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé :
- ④⑫ « Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné au même article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ;
- ④⑬ 18° ter (nouveau) À l'article L. 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au dernier alinéa de l'article L. 1214-32 » ;
- ④⑭ 19° Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la même première partie est ainsi modifié :
- ④⑮ a) La section 4 devient la section 5 ;
- ④⑯ b) La section 4 est ainsi rétablie :
- ④⑰ « Section 4
- ④⑱ « **Dispositions propres aux plans de mobilité rurale**
- ④⑲ « Sous-section 1
- ④⑳ « Dispositions générales
- ④㉑ « Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités

des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

- ⑥2 « Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.
- ⑥3 « Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.
- ⑥4 « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
- ⑥5 « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.
- ⑥6 « Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.
- ⑥7 « Éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.
- ⑥8 « La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices

de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

69

« *Sous-section 2*

70

« *Dispositions diverses*

71

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

72

20° (*Supprimé*)

73

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

74

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

75

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

76

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

77

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

78

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

79

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

- ⑧⑩ 1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après le mot : « industrielles, », il est inséré le mot : « logistiques, » ;
- ⑧⑪ 1° *bis (nouveau)* Au 3° de l'article L. 131-4, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑧⑫ 2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧⑬ « Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » ;
- ⑧⑭ 3° *(nouveau)* Au premier alinéa de l'article L. 151-47, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité ».
- ⑧⑮ VI. – Le 1° du V du présent article entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région Île-de-France.
- ⑧⑯ VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.
- ⑧⑰ VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi rédigée :
- ⑧⑱ « Section 3
- ⑧⑲ « *Plans de mobilité*
- ⑧⑳ « Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »
- ⑨① IX. – Les VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

CHAPITRE III

Mobilité inclusive

Article 6

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :
- ③ « Section 2
- ④ « **Action commune en faveur d'une mobilité solidaire**
- ⑤ « Art. L. 1215-3. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.
- ⑥ « À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité mentionné à l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.
- ⑦ « Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- ⑧ « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.
- ⑨ « Art. L. 1215-4 (nouveau). – Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, les départements de la région Île-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

- ⑩ « À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France ainsi que les départements de la région Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.
- ⑪ « Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- ⑫ « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. » ;
- ⑬ 2° Le II des articles L. 1231-1-1 et L. 1241-1, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ⑭ « 4° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;
- ⑮ 3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :
- ⑯ « I *bis* (nouveau). – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;
- ⑰ 4° (*Supprimé*)

Article 7

- ① I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

- ③ 2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles.
- ⑤ « Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion telle que définie au 1° du I du même article L. 241-3. »
- ⑥ II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »
- ⑧ III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

Article 7 bis (nouveau)

- ① Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées avant le 30 juin 2021. Elle assure également la publicité la plus large possible de ses réalisations, auprès des abonnées aux réseaux de transports de son territoire ainsi que dans les infrastructures dédiées (gares, gares routières, arrêts de bus, de tramway,...). »

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

- ① I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ③ 2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ④ « II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :
- ⑤ « 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;
- ⑥ « 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »
- ⑦ II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »
- ⑨ III. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ⑩ 1° Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et les mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités » ;

- ⑪ 2° À l'article L. 1811-5, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité ».
- ⑫ IV. – Au premier alinéa de l'article L. 1811-3 du code des transports, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.
- ⑬ V. – À l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.
- ⑭ *V bis (nouveau)*. – Le chapitre unique de titre I^{er} du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-9 ainsi rédigé :
- ⑮ « *Art. L. 1811-9.* – L'État favorise le développement du bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »
- ⑯ VI. – À l'article L. 1831-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».
- ⑰ VII. – Au premier alinéa de l'article L. 1841-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».
- ⑱ VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ⑲ 1° Après l'article L. 1851-1, il est inséré un article L. 1851-1-1 ainsi rédigé :
- ⑳ « *Art. L. 1851-1-1.* – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de cette collectivité. » ;
- ㉑ 2° Il est ajouté un article L. 1851-5 ainsi rédigé :
- ㉒ « *Art. L. 1851-5.* – Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les

déplacements multimodaux, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4 du présent code, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

② IX et X. – (*Supprimés*)

Article 8 bis (nouveau)

À la deuxième phrase du second alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports, après le mot : « tend », sont insérés les mots : « à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement et ».

TITRE II

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

CHAPITRE I^{ER}

Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;
- ③ 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend l'article L. 1115-1 ;
- ④ 3° Le même article L. 1115-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui

concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux :

- ⑥ « 1° Les définitions de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens de ce règlement sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;
- ⑦ « 2° (*Supprimé*)
- ⑧ « 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7, 8 et 14 de l'article 2 du même règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration ;
- ⑨ « 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ;
- ⑩ « 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;
- ⑪ « 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, des cycles et des engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution du service. » ;
- ⑫ 4° Sont ajoutés des articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :
- ⑬ « *Art. L. 1115-2.* – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à

l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole. Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

- ⑭ « À ce titre, ces autorités s'assurent de la fourniture des données au point d'accès national mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ledit règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.
- ⑮ « Les dispositions du présent article sont applicables à la métropole de Lyon et, sur le territoire de la région Île-de-France, à l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code.
- ⑯ « *Art. L. 1115-3.* – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement délégué doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.
- ⑰ « *Art. L. 1115-4.* – I. – Pour l'application de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée de contrôler le respect des exigences prévues aux articles 3 à 8 du même règlement délégué, tels que précisés aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.
- ⑱ « Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au *b* du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, tel que précisé aux articles L. 1115-1 et

L. 1115-3, est effectué par l'autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente.

- ⑲ « L'autorité peut demander aux autorités organisatrices de la mobilité, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.
- ⑳ « L'autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.
- ㉑ « II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur le contrôle de la conformité aux exigences définies aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du I du présent article.
- ㉒ « III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »
- ㉓ II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ㉔ 1° A (*nouveau*) Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :
- ㉕ « Art. L. 1262-4. – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du présent code. » ;
- ㉖ 1° Le chapitre III est ainsi modifié :
- ㉗ a) L'intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;
- ㉘ b) L'article L. 1263-4 est ainsi rédigé :

- ②⑨ « Art. L. 1263-4. – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport, les gestionnaires d’infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d’informations sur les déplacements au sens de l’article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l’ensemble de l’Union, de services d’informations sur les déplacements multimodaux, et les utilisateurs, tels que désignés à l’article 2 du même règlement délégué, peuvent saisir l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.
- ③⑩ « La décision de l’autorité, qui peut être assortie d’astreintes, précise les conditions d’ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu’elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d’échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.
- ③⑪ « En cas d’atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, l’autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.
- ③⑫ « Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu’elle exerce en tant que co-contractant d’une autorité organisatrice de la mobilité, d’une collectivité territoriale ou d’un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l’autorité et, le cas échéant, devant la cour d’appel et la Cour de cassation. » ;
- ③⑬ c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

34

« Section 5

35

« Dispositions d'application

36

« Art. L. 1263-5. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ;

37

2° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :

38

a) (nouveau) Au 1°, les références : « 2 et 3 » sont remplacées par les références : « 2, 3 et 4 » ;

39

b) Il est ajouté un 10° ainsi rédigé :

40

« 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et des articles L. 1115-1, L. 1115-3 et L. 1115-4 du présent code, par une autorité organisatrice de la mobilité, un opérateur de transport, un gestionnaire d'infrastructure, un fournisseur de services de transport à la demande ou un fournisseur de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. »

41

III. – La fourniture, par l'intermédiaire du point d'accès national, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, avant le 1^{er} décembre 2021.

42

IV (nouveau). – Le troisième alinéa de l'article L. 3121-11-1 du code des transports est ainsi rédigé :

43

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. La transmission peut être assurée par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère

éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l'offre de mobilité disponible sur leur territoire. »

- ④ V (*nouveau*). – Le IV entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

Article 10

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du I de l'article 9 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

- ② « Section 2

- ③ « *Collecte et mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite*

- ④ « Art. L. 1115-5. – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de l'article L. 1115-1 du présent code.

- ⑤ « Ces données sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

- ⑥ « Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 de ce même règlement et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la

localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1. »

- ⑦ II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille l'accessibilité, par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »
- ⑧ III. – L'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rétabli :
- ⑨ « *Art. L. 111-7-12.* – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public rendent accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues aux articles 3 à 8 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations. »
- ⑩ IV. – La collecte et la fourniture des données prévues aux I et III du présent article sont effectuées avant le 1^{er} décembre 2021.

Section 2

Services d'information et de billettique multimodales

Article 11

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du I de l'article 9 de la présente loi, est complété par une section 3 ainsi rédigée :

②

« Section 3

③

« Services d'information et de billetterie multimodales

④

« Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

⑤

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

⑥

« Art. L. 1115-8. – Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.

⑦

« Lorsque les autorités organisatrices de la mobilité fournissent un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de plusieurs services de transport ou de stationnement, les fournisseurs de services de transport et de stationnement opérant sur leur territoire leur octroient, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation. Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

⑧

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

⑨

II. – L'article L. 1115-7 du code des transports dans sa rédaction résultant du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu, et de circulation prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.
- ② Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.
- ③ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ② 1° Rendre accessibles les données des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires :
- ③ – aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, pour la finalité de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans l'environnement de conduite du véhicule, aux fins de

prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

- ④ – aux gestionnaires d'infrastructures routières pour la finalité de connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ;
- ⑤ – aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports pour la finalité de connaissance du trafic routier.
- ⑥ Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route ;
- ⑦ 2° Rendre accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ;
- ⑧ 3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;
- ⑨ 4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;
- ⑩ 5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ;

- ⑪ 6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité, pour leur mission d'organisation de la mobilité, les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement. Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation.
- ⑫ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

Article 13 bis

(Article nouveau-supprimé non transmis par le Sénat)

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, relative au covoiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses.
- ② L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et définit les modalités de leur évaluation. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 14 bis (nouveau)

Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle encourage le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

Section 3

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

Article 15

- ① I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le signe distinctif délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un signe distinctif. » ;
- ③ 2° Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑤ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑥ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑦ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑧ *I bis (nouveau)*. – Le second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le label délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un label. »
- ⑨ II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par huit alinéas ainsi rédigés :
- ⑩ « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées de

covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable ses conditions d'attribution.

- ⑪ « Il peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑫ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑬ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑭ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers.
- ⑮ « Les communes, en accord avec Île-de-France Mobilités, sont également habilitées à mettre à disposition du public de telles plateformes.
- ⑯ « Île-de-France Mobilités peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elle définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif.
- ⑰ « En l'absence de création de ce signe distinctif par Île-de-France Mobilités, les communes sur le territoire desquelles sont mis en place des emplacements de stationnement destinés au covoiturage sont habilitées à créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. »
- ⑱ III. – À la fin du 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d'un label "autopartage", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. »
- ⑲ IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑳ « 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de

transport en commun, des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

- ⑪ « Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation, sur ces emplacements réservés, aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »
- ⑫ *V (nouveau)*. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV du code de la route est complété par un article L. 411-8 ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 411-8.* – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d'usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports et les véhicules à très faibles émissions.
- ⑭ « En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.
- ⑮ « Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d'identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

Article 15 bis A (nouveau)

- ① Le chapitre III du titre VII du code de la voirie routière est complété par un article L. 173-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 173-4.* – Sur les autoroutes et sur les voies express définies à l'article L. 110-2 du code de la route, l'autorité chargée de la police de circulation peut consacrer une partie de la chaussée non utilisée par les voies de circulation pour constituer une voie auxiliaire.
- ③ « Une voie auxiliaire peut être autorisée à la circulation routière à certaines heures ou à certains jours pour réduire la congestion de l'autoroute ou de la voie express.

- ④ « L'autorité chargée de la police de circulation peut restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire aux bus, aux taxis ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports. »

Article 15 bis B (nouveau)

- ① Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 3221-4-1.* – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;
- ④ 2° L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli :
- ⑤ « *Art. L. 3221-6.* – Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

Article 15 bis (nouveau)

- ① Le I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase du cinquième alinéa est complétée par les mots : « , et en prenant en compte un objectif d'équité sociale » ;
- ③ 2° Le dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut, ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l'égalité d'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale. »

Article 15 ter (nouveau)

- ① Après le premier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « En Île-de-France, dans les conditions énoncées au premier alinéa du présent I, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord de l'établissement public défini à l'article L. 1241-1 et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5. »

Article 16

- ① Le titre III du livre I^{er} du code de la route est complété par un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 130-9-1. – I. –* Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales, par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie ou, à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris, afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.
- ③ « Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ④ « II. – À la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au

sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Les données issues de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au même I. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

- ⑤ « III. – Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés aux I et II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.
- ⑥ « Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.
- ⑦ « 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.
- ⑧ « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

- ⑨ « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une voie de circulation a été réservée dans les conditions mentionnées au I du présent article et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements mis en œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.
- ⑩ « Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.
- ⑪ « IV. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.
- ⑫ « V (*nouveau*). – La mise en place des dispositifs mentionnés aux mêmes I et II est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

Article 17

- ① I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

- ⑤ *I bis (nouveau)*. – Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, il est ajouté un chapitre unique ainsi rédigé :

⑥ « *CHAPITRE UNIQUE*

⑦ « *Co-transportage de colis*

⑧ « *Art. L. 3231-1.* – Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte.

⑨ « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux, et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

⑩ « L'activité de co-transportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

⑪ « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage de frais pour l'exercice de l'activité de co-transportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises. Ce plafond ainsi que la nature des frais pris en considération sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports. »

⑫ 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 douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

⑬ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 18

- ① La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.
- ③ « II. – L'autorisation d'exploiter mentionnée au I peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :
 - ④ « 1° Le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que les conditions de déploiement de ces véhicules ou engins ;
 - ⑤ « 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie ;
 - ⑥ « 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;
 - ⑦ « 4° (*nouveau*) Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;
 - ⑧ « 5° (*nouveau*) L'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;
 - ⑨ « 6° (*nouveau*) Le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur, pour chaque véhicule ou engin.

- ⑩ « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au I.
- ⑪ « III. – En cas de non-respect des prescriptions définies dans l'autorisation d'exploiter, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 €
- ⑫ « IV. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 19

- ① I. – À l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après le mot : « aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ② II. – À l'article L. 3120-2-2 du code des transports, après la référence : « L. 3120-1 », sont insérés les mots : « , à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ③ III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ④ 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;
- ⑤ 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;
- ⑥ 3° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée :
- ⑦ « Section 2
- ⑧ « *Les cycles à pédalage assisté*
- ⑨ « Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

- ⑩ « 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;
- ⑪ « 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;
- ⑫ « 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes.
- ⑬ « *Art. L. 3123-2-1 (nouveau)*. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article L. 3123-1.
- ⑭ « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale. » ;
- ⑮ 4° Est ajoutée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » qui comprend l'article L. 3123-3.

Article 20

(Supprimé)

TITRE III

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

CHAPITRE I^{ER}

Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

Article 21 A (nouveau)

À la seconde phrase du quatrième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « cas, », sont insérés les mots : « l'usage d'une voie alternative est privilégié et, à défaut, ».

Article 21 B (nouveau)

Le huitième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par les mots : « ou commerciaux ».

Article 21

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

Article 21 bis (nouveau)

- ① La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 118-5-1.* – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.
- ③ « Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, et devront avoir été mises en œuvre au plus tard dix ans à compter de la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités. »

Article 22

- ① I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé :

②

« TITRE VII

③

« MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ

④

« CHAPITRE I^{ER}

⑤

« Mobilités actives

⑥

« Section 1

⑦

« Dispositions générales

⑧

« Art. L. 1271-1. – Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné au système des mobilités défini à l'article L. 1111-1.

⑨

« Section 2

⑩

« Identification des cycles

⑪

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

⑫

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

⑬

« Art. L. 1271-4. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application de la présente section, notamment les obligations faites au vendeur et, en cas de cession d'un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2. Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement peuvent être confiés à des opérateurs agréés par l'État qui en financent la mise en œuvre. Il précise également la durée de conservation et les conditions de mise à jour des données enregistrées et les catégories de destinataires de ces données.

⑭

« CHAPITRE II

⑮

« **Intermodalité**

⑯

« Section 1

⑰

« **Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares**

⑱

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

⑲

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

⑳

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

㉑

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

㉒

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

㉓

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de

celle-ci est insuffisante pour l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver un emplacement de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

24

« Section 2

25

« **Transport de vélos dans les trains**

26

(Division et intitulé nouveaux)

27

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi qu'aux réseaux d'Île-de-France et de Corse, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport des vélos non démontés. Un décret définit le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

28

« Section 3

29

« **Transport de vélos dans les bus**

30

(Division et intitulé nouveaux)

31

« Art. L. 1272-6. – À compter du 1^{er} janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'empport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

32

II. – À compter du 1^{er} janvier 2020 :

33

1° Aux articles L. 1272-2 et L. 1272-4 du code des transports, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 » ;

- ③④ 2° À l'article L. 1272-3 du code des transports, après le mot : « concernées, », sont insérés les mots : « ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 ».
- ③⑤ III. – L'article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.
- ③⑥ IV. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ③⑦ 1° À la fin du premier alinéa de l'article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;
- ③⑧ 2° À la première phrase du sixième alinéa de l'article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;
- ③⑨ 3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par l'article L. 111-5-2 qui devient l'article L. 111-3-10 et par les articles L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 1° et 2° du présent IV, qui deviennent respectivement les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;
- ④⑩ 4° Le 5° de l'article L. 161-3 est ainsi rédigé :
- ④⑪ « 5° Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :
- ④⑫ « “Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2020.” »
- ④⑬ V (*nouveau*). – À l'article L. 151-30 et au cinquième alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».
- ④⑭ VI (*nouveau*). – À l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

Article 22 bis A (*nouveau*)

- ① L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

- ② Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.
- ③ Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

Article 22 bis B (nouveau)

- ① L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

Article 22 bis C (nouveau)

- ① L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ② 1° Au dernier alinéa du II, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé » ;
- ③ 2° La première phrase du dernier alinéa du III est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

Article 22 bis (nouveau)

- ① I. – Après la section 1 bis du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 ter ainsi rédigée :
- ② « Section 1 ter
- ③ « *Schéma national des véloroutes et voies vertes*
- ④ « Art. L. 1212-3-4. – Le schéma national des véloroutes et voies vertes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes et voies vertes sur le territoire national.
- ⑤ « Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans. »

- ⑥ II. – À la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».
- ⑦ III. – Les dispositions de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Article 22 ter (nouveau)

- ① La section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 228-3 ainsi rétabli :
- ② « *Art. L. 228-3.* – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière.
- ③ « Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité rurale, ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national vélo, lorsqu'ils existent. »

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

- ① I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ③ « *Section 3*
- ④ « **Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides**
- ⑤ « *Art. L. 334-4.* – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables qui s'approvisionnent en totalité, pour les

besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1 n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service. » ;

- ⑥ 1° *bis (nouveau)* Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par une section 3 ainsi rédigée :

⑦ « Section 3

⑧ « *Dispositions particulières*

- ⑨ « *Art. L. 443-13.* – Les stations d'avitaillement de véhicules de transport terrestre ainsi que de flottes fluviales et maritimes en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation de fourniture prévue à l'article L. 443-1 n'exercent pas une activité de fourniture de gaz au sens du même article L. 443-1 mais une activité de prestation de service. » ;

⑩ 2° (*Supprimé*)

- ⑪ *I bis (nouveau).* – Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes.

- ⑫ II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par des articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

- ⑬ « *Art. L. 111-3-3.* – Pour l'application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Un décret en Conseil d'État fixe les caractéristiques

minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

- ⑭ « Art. L. 111-3-4. – I. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou qui jouxtent de tels bâtiments :
- ⑮ « 1° Au moins un emplacement sur cinq est pré-équipé et 2 % de ces emplacements, avec un minimum d'un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- ⑯ « 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- ⑰ « Il en est de même :
- ⑱ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ⑲ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.
- ⑳ « II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés et l'équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité.
- ㉑ « Il en est de même :
- ㉒ « 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ㉓ « 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels

faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

- ②④ « III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :
- ②⑤ « 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;
- ②⑥ « 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.
- ②⑦ « IV. – Pour l'application des dispositions des I à III :
- ②⑧ « 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;
- ②⑨ « 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;
- ③⑩ « 3° (*Supprimé*)
- ③⑪ « Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.
- ③⑫ « Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.
- ③⑬ « Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :
- ③⑭ « 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;
- ③⑮ « 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises.

- ③⑥ « Art. L. 111-3-7. – Pour l’application du *b* du paragraphe 6 de l’article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l’énergie mentionnées au I de l’article L. 141-5, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article L. 141-5, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l’énergie mentionnée au même IV. »
- ③⑦ III. – L’article L. 111-3-4 du code de la construction et de l’habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.
- ③⑧ III *bis* (nouveau). – A. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :
- ③⑨ 1° Le III de l’article L. 111-3-10, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé :
- ④⑩ « III. – Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;
- ④⑪ 2° Au début du premier alinéa de l’article L. 111-3-12, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ;
- ④⑫ 3° L’article L. 111-3-11, tel qu’il résulte du 3° du IV de l’article 22 de la présente loi, est ainsi modifié :
- ④⑬ *a*) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l’alimentation d’une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;
- ④⑭ *b*) L’avant-dernier alinéa est supprimé.

- ④⑤ B. – Les 1° et 2° du A du présent III *bis* entrent à vigueur à compter du 11 mars 2021.
- ④⑥ IV. – (*Supprimé*)

Article 23 bis (nouveau)

Le 5° de l'article L. 322-8 du code de l'énergie est complété par les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique ».

Article 23 ter (nouveau)

Les conditions dans lesquelles les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent de piloter la recharge et d'assurer la bidirectionnalité des flux sont précisées par un décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

Article 24

- ① I. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ② 1° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés :
- ③ « *Art. L. 111-3-8.* – Le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.
- ④ « Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de tels équipements ou la décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.

- ⑤ « Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article.
- ⑥ « Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.
- ⑦ « *Art. L. 111-3-9.* – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.
- ⑧ « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;
- ⑨ 2° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est abrogée.
- ⑩ II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :
- ⑪ 1° Le *i* du II de l'article 24 est ainsi rédigé :
- ⑫ « *i*) La décision d'équiper les emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. » ;
- ⑬ 2° À l'article 24-5, le mot : « intérieures » est supprimé et, après les deux occurrences du mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables » ;
- ⑭ 3° (*nouveau*) Au *j* de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé et, après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ».
- ⑮ III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la présente loi, aux assemblées générales convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

- ① I A (*nouveau*). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

- ② 1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus. » ;
- ④ 2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz » qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1, tels qu'ils résultent des *b* et *c* du présent 2° ;
- ⑥ b) À l'article L. 446-1, les mots : « prévue au » sont remplacés par les mots : « prévue à la section 2 du » ;
- ⑦ c) Après le même article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 446-1-1.* – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque :
- ⑨ « 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ;
- ⑩ « 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié ;
- ⑪ « 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ;
- ⑫ d) Est ajoutée une section 2 intitulée : « L'obligation d'achat » qui comprend les articles L. 446-2 à L. 446-5 ;
- ⑬ e) La section 2, telle qu'elle résulte du *d* du présent 2°, est complétée par un article L. 446-6 ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 446-6.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat d'achat a été faite en application des articles L. 446-2 et L. 446-5 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la

réglementation ou par le contrat d'achat. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

⑮ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.

⑯ f) Est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :

⑰ « Section 3

⑱ « **Le complément de rémunération**

⑲ « Art. L. 446-7. – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :

⑳ « 1° Les installations qui produisent du biogaz par la méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle ;

㉑ « 2° Les installations de stockage de déchets non dangereux qui produisent du biogaz à partir de déchets ménagers et assimilés sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle.

㉒ « Art. L. 446-8. – Les installations qui bénéficient ou ont bénéficié d'un contrat d'achat au titre des articles L. 314-1, L. 446-2 ou L. 446-5 ou d'un contrat offrant un complément de rémunération au titre de l'article L. 314-18 ne peuvent bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7.

㉓ « Art. L. 446-9. – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :

- ②④ « 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;
- ②⑤ « 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;
- ②⑥ « 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.
- ②⑦ « Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de l'installation et des aides financières ou fiscales, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le bénéficiaire du complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.
- ②⑧ « Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.
- ②⑨ « *Art. L. 446-10.* – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.
- ③⑩ « *Art. L. 446-11.* – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.
- ③⑪ « *Art. L. 446-12.* – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.
- ③⑫ « *Art. L. 446-13.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

- ③ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.
- ④ « *Art. L. 446-14. – I. –* Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.
- ⑤ « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- ⑥ « III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II sont établies au cas par cas et peuvent être modifiées au cours de la vie du contrat par la Commission de régulation de l'énergie afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe et peut modifier les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission.
- ⑦ « *Art. L. 446-15. – I. –* Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, et lorsque les conditions concurrentielles sont jugées satisfaisantes par la Commission de régulation de l'énergie, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

- ③⑧ « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- ③⑨ « III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants :
- ④⑩ « 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ;
- ④⑪ « 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ;
- ④⑫ « 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ;
- ④⑬ « 4° L'efficacité énergétique ;
- ④⑭ « 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de programmation pluriannuelle de l'énergie et la protection de l'environnement ;
- ④⑮ « 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;
- ④⑯ « 7° Dans une mesure limitée, à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet d'injection de biogaz ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, qu'elles soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.
- ④⑰ « Art. L. 446-16. – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.

- ④⑧ « Art. L. 446-17. – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »
- ④⑨ I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④⑩ « Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport lorsque c'est économiquement pertinent, dans des conditions définies par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »
- ④⑪ II. – (*Supprimé*)

Article 25 bis A (nouveau)

- ① I. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *h* ainsi rédigé :
- ② « *h*) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »
- ③ II. – L'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du présent article, s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Article 25 bis (nouveau)

- ① L'article L. 221-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Conformément aux objectifs fixés aux 2° et 3° de l'article L. 100-4, les économies d'énergie mentionnées au présent article visent à réduire la consommation énergétique finale ainsi que la consommation énergétique primaire des énergies fossiles. Ces économies d'énergie sont réalisées dans les secteurs résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports ou des réseaux. Elles peuvent notamment consister, dans le secteur des transports, en la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ou de ravitaillement de véhicules en gaz ou en hydrogène, l'acquisition de véhicules à faibles et

très faibles émissions, le remplacement de véhicules par des véhicules à faibles et très faibles émissions ou la conversion de véhicules en véhicules à faibles et très faibles émissions ainsi qu'en la création, l'entretien ou l'exploitation de services de transport collectifs de voyageurs utilisant des véhicules à faibles et très faibles émissions ou encore la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes comme les routes solaires. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion

Article 26 A (nouveau)

- ① La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-10 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 224-10.* – Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1^o de l'article L. 224-7.
- ③ « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

Article 26 B (nouveau)

- ① I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-11 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 224-11.* – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1^o de l'article L. 224-7. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.
- ③ « Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1^o de l'article L. 224-7 du présent

code. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

- ④ « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »
- ⑤ II. – Les VI et VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

Article 26 C (nouveau)

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime.

Article 26

- ① I. – Le code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 3261-3-1 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 3261-3-1.* – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret. » ;
- ④ 2° (*nouveau*) Le chapitre III du titre II du livre IV de la troisième partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ⑤ « *Section 3*
- ⑥ « *Prise en charge des frais de transports personnels*
- ⑦ « *Art. L. 3423-10.* – Pour l'application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article L. 3261-3-1, après les mots : « lieu de travail », sont insérés les mots : « en transport maritime ».

- ⑧ II. – À la fin du *b* du 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburant ».
- ⑨ III. – Au *e* du 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, la première occurrence des mots : « la limite prévue » est remplacée par les mots : « les limites prévues ».
- ⑩ IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.
- ⑪ V (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État de la possibilité du cumul entre le forfait "mobilités durables" et la prise en charge par les employeurs d'une partie des frais de transport public des salariés est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ⑫ VI (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de la possibilité du cumul entre le forfait "mobilités durables" et la prise en charge par les employeurs d'une partie des frais de transport public des salariés est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ⑬ VII (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État de l'augmentation du plafond des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène pouvant être pris en charge par les employeurs est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ⑭ VIII (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de l'augmentation du plafond des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène pouvant être pris en charge par les employeurs est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

- ⑮ IX (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État du 2° du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ⑯ X (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du 2° du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 27

- ① I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
- ② « 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.
- ③ « Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, sur tout ou partie du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.
- ④ « Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.

- ⑤ « Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de promulgation de cette loi :
- ⑥ « a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;
- ⑦ « b) De deux ans pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ; ».
- ⑧ II. – Le d du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 ».
- ⑨ III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ⑩ 1° La première phrase est complétée par les mots : « , ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 » ;
- ⑪ 2° (*nouveau*) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnée au deuxième alinéa du 3° du II dudit article L. 229-26. » ;
- ⑫ 3° Au début de la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Le plan climat-air-énergie territorial ».

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 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 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. » ;
- ⑦ 2° *bis (nouveau)* Le II est ainsi modifié :
- ⑧ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑨ – aux première et deuxième phrases, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑩ – à la dernière phrase, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » ;
- ⑪ b) Au deuxième alinéa, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑫ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑬ 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 » ;
- ⑭ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑮ c) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑯ « Lorsqu’un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l’objet d’une étude unique et d’une seule procédure de participation du public.
- ⑰ « L’étude réalisée préalablement à l’institution d’une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu’il est envisagé d’étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d’une autre commune ou collectivité

territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

- ⑱ « Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu au 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée au deuxième alinéa du même 3°. » ;
- ⑲ 4° (*nouveau*) Au V, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions ».
- ⑳ II. – Après le même article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :
- ㉑ « Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.
- ㉒ « 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.
- ㉓ « 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.
- ㉔ « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- ㉕ « 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;
- ㉖ « 2° (*Supprimé*)

- 27 « 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.
- 28 « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés.
- 29 « La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° et 2° du présent II.
- 30 « III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- 31 « 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.
- 32 « Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.
- 33 « 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.

- ③④ « 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.
- ③⑤ « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.
- ③⑥ « Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.
- ③⑦ « IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.
- ③⑧ « V (*nouveau*). – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II du présent article ont été mis en place à l'initiative d'une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1.
- ③⑨ « VI (*nouveau*). – La mise en place des dispositifs de contrôle prévus au présent article est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

Article 28 bis (*nouveau*)

- ① L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ② « Dans les mêmes conditions que celles prévues aux deux alinéas précédents, une collectivité, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte peut mettre à disposition d'une autre collectivité, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte une flotte de véhicules à faibles émissions dont elle est propriétaire. »

Article 28 ter A (nouveau)

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 224-8, il est inséré un article L. 224-8-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 224-8-1.* – Les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique sont dispensées de l'accord des constructeurs lorsqu'elles répondent à des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;
- ④ 2° À la fin de l'article L. 224-9, la référence : « et L. 224-8 » est remplacée par la référence : « à L. 224-8-1 ».

Article 28 ter (nouveau)

- ① La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 571-10-2.* – L'évaluation et la mesure des nuisances sonores entraînées par les transports ferroviaires prennent en compte des critères de fréquence ainsi que des critères d'intensité des nuisances, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel.
- ③ « Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa et prenant notamment en compte la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des trains. »

CHAPITRE IV

Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ② 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;
- ③ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.
- ⑤ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ⑥ 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;
- ⑦ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

- ⑧ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.
- ⑨ III. – Au premier alinéa de l'article L. 130-6 du code de la route, après la référence : « L. 317-4-1, », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

TITRE IV

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

(Division et intitulé supprimés)

Article 30

(Supprimé)

TITRE V

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;
- ③ 2° *(Supprimé)*
- ④ 3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;
- ⑥ b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;
- ⑦ c) *(nouveau)* Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas

prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ;

- ⑧ 4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :
- ⑨ « Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :
- ⑩ « 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;
- ⑪ « 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1° du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1°. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;
- ⑫ « 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- ⑬ « 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- ⑭ « 5° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- ⑮ « 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- ⑯ « 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

- ⑰ « II. – Les dispositions du I du présent article, hors les cas prévus aux 5°, 6° et 7° du même I, sont applicables à l’accompagnateur de l’élève conducteur.
- ⑱ « III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l’article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5° et 7° du I du présent article. » ;
- ⑲ 5° L’article L. 224-2 est ainsi rédigé :
- ⑳ « Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l’État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l’article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :
- ㉑ « 1° L’état alcoolique est établi au moyen d’un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l’article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l’accompagnateur de l’élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l’état alcoolique ;
- ㉒ « 2° Il est fait application des dispositions de l’article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l’accompagnateur de l’élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- ㉓ « 3° Le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d’un appareil homologué ;
- ㉔ « 4° Le permis a été retenu à la suite d’un accident de la circulation ayant entraîné la mort d’une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l’article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d’usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d’intersection et de priorités de passage ;

- ②⑤ « 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- ②⑥ « II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.
- ②⑦ « III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;
- ②⑧ 6° À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;
- ②⑨ 7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- ③① 8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié :
- ③① a) Après les mots : « état d'ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;
- ③② b) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- ③③ 9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- ③④ 10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :
- ③⑤ a) (*Supprimé*)

- 36) b) Au 6°, après le mot : « conduire, », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 37) 11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- 38) « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- 39) 12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés :
- 40) « 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ;
- 41) « 8° (*nouveau*) L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;
- 42) 13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié :
- 43) a) À la fin, les mots : « solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. » ;
- 44) b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ;
- 45) 14° L'article L. 234-14 est abrogé ;
- 46) 15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;
- 47) 16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :

- ④⑧ « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- ④⑨ 17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :
- ⑤⑩ a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :
- ⑤⑪ « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :
- ⑤⑫ « 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;
- ⑤⑬ « 2° à 5° (*Supprimés*)
- ⑤⑭ « 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée.
- ⑤⑮ « Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire. » ;
- ⑤⑯ b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- ⑤⑰ c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I du présent article » ;
- ⑤⑱ d) À la fin de la première phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au présent II » ;
- ⑤⑲ e) (*nouveau*) Au même avant-dernier alinéa, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;

⑥0 18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :

⑥1 « 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

⑥2 « 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communication d'information est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie utilisé. » ;

⑥3 19° (*Supprimé*)

⑥4 20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

⑥5 « *Art. L. 344-1-1.* – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

⑥6

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités

».

⑥7 II. – L'article L. 511-13 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :

⑥8 « 6° Des articles 321-7 et 321-8 du code pénal. »

⑥9 III. – Le second alinéa de l'article 712-2 du code pénal est complété par les mots : « “ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique” ».

70 IV. – (*Supprimé*)

71 V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

72 1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

73 2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

74 3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

75 Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V.

76 VI (*nouveau*). – À titre expérimental, les opérateurs de transports publics de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent.

77 L'enregistrement est permanent mais l'exploitation des images collectées par ces systèmes n'est autorisée qu'aux fins d'assurer la prévention et l'analyse des accidents de transport.

78 Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la réitération d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.

- ⑦⑨ Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.
- ⑧⑩ Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel captées.
- ⑧① Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximal de quinze jours.
- ⑧② L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.
- ⑧③ Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.
- ⑧④ Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.
- ⑧⑤ VII (*nouveau*). – Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.
- ⑧⑥ VIII (*nouveau*). – L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

Article 31 bis (*nouveau*)

Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale. »

Article 32

- ① Le chapitre I^{er} du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1631-5 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1631-5.* – Sans préjudice de l'article L. 733-1 du code de la sécurité intérieure, les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique dans le seul but de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, dès lors que cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à l'environnement spécifique de travail dans lequel elle est amenée à intervenir.
- ③ « Cette activité s'exerce dans les emprises immobilières des exploitants et gestionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, dans les véhicules de transport public qu'ils exploitent. Elle ne peut s'exercer sur des personnes physiques.
- ④ « Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques, les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au même premier alinéa ainsi que les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes sont fixées par décret en Conseil d'État. »

Article 32 bis (nouveau)

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de l'auteur de l'infraction d'obtempérer est puni de la même peine que celle prévue au troisième alinéa du présent article. »

Article 32 ter (nouveau)

- ① I. – À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4^o du I de l'article L. 2241-1 du code des transports peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un

incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

- ② L'enregistrement n'est pas permanent.
- ③ Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4°, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.
- ④ Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.
- ⑤ L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.
- ⑥ Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.
- ⑦ Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.
- ⑧ II. – Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 pour une durée de deux ans.
- ⑨ III. – L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'année suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

Article 32 quater (nouveau)

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relève les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 du présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. »

Article 33

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :
- ③ a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, », sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;
- ④ b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;
- ⑤ 2° (*nouveau*) Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant » ;
- ⑥ 3° L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :
- ⑦ « *Art. L. 2251-1-2.* – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :
- ⑧ « – dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;
- ⑨ « – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.
- ⑩ « En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions

prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

- ⑪ « La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.
- ⑫ « La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.
- ⑬ « L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.
- ⑭ « La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.
- ⑮ « Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructures dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.
- ⑯ « Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.
- ⑰ « Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »
- ⑱ II. – Les huitième et neuvième alinéas de l'article L. 2251-1-2 du code des transports dans leur rédaction résultant du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Article 33 bis (nouveau)

- ① Après l'article L. 1115-3 du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 9 de la présente loi, il est inséré un article L. 1115-3-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1115-3-1.* – Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend gratuitement accessibles et librement réutilisables les données relatives à la localisation des passages à niveau situés sur son réseau. Ces données, mises à jour, sont fournies dans un format normalisé, par l'intermédiaire du point d'accès national aux données mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- ③ « Les fournisseurs de services d'information sur la circulation fournissent aux usagers de la route les informations relatives à la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

Article 33 ter (nouveau)

- ① Le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section 5 ainsi rédigée :
- ② « *Section 5*
- ③ « *Détection des passages à niveau*
- ④ « *Art. L. 3117-1.* – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

Article 33 quater (nouveau)

- ① L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts au trafic automobile situés à

l'intersection du réseau dont il a la charge et du réseau ferré national. Ce diagnostic fait l'objet d'une publication. »

Article 34

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;
- ③ 2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

Article 34 bis (nouveau)

- ① I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :
- ② « 8° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »
- ③ II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

CHAPITRE II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35

- ① I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 5312-14-1. – I. –* Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.
- ④ « Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.
- ⑤ « Sans préjudice de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2122-6 du même code, la convention peut également prévoir qu'à son échéance et dans des conditions qu'elle définit, le grand port maritime indemnise le cocontractant pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par la convention et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.
- ⑥ « II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins spécifiques exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre I^{er} du titre III de son livre I^{er} du même code, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique. » ;
- ⑦ 2° À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;

- ⑧ 3° Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « 5° *bis* Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : “dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4” sont remplacés par les mots : “conformément au 9° de l'article L. 5312-2 ;” »
- ⑩ 4° (*nouveau*) L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1. »
- ⑫ II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :
- ⑬ 1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;
- ⑭ 2° La dernière phrase est supprimée.

Article 35 bis (*nouveau*)

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.
- ④ « Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux mêmes 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :

- ⑥ a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑦ b) Au début du cinquième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- ⑧ c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑨ « Les conditions de connaissance mentionnées au deuxième alinéa du présent II peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.
- ⑩ « Pour chaque navire immatriculé au Registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées au troisième alinéa, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation. »

Article 36

- ① I. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.
- ② II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi ayant pour objet :
 - ③ 1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe toutes modifications de nature à permettre la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, de parlementaires, et appuyé par un comité stratégique comprenant des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située l'emprise du projet d'infrastructure fluviale, de parlementaires ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales

concernées par la réalisation du canal et des représentants d'associations de protection de l'environnement, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions. Les membres de ce comité ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce comité ne peut être pris en charge par une personne publique ;

- ④ 2° De définir les relations entre l'établissement public local mentionné au 1° du présent II et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d'ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;
- ⑤ 3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au même 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.
- ⑥ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent II.

Article 37

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;
- ③ 2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du

même code afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

- ④ 3° (*Supprimé*)
- ⑤ 4° Prendre les mesures nécessaires :
- ⑥ a) À l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;
- ⑦ b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;
- ⑧ c) À l'application de la résolution MEPC.265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;
- ⑨ d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;

- ⑩ e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;
- ⑪ f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;
- ⑫ 5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent ;
- ⑬ 6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code ;
- ⑭ 7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;
- ⑮ 8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :

- ⑩ *a)* De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;
- ⑪ *b)* De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;
- ⑫ *c)* D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- ⑬ *d)* De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;
- ⑭ *e)* D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;
- ⑮ *f)* D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- ⑯ *g)* De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- ⑰ 9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :
- ⑱ *a)* D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;
- ⑲ *b)* D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;

- ②6 c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;
- ②7 10° Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du même code ;
- ②8 11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent article et d'autres dispositions législatives ;
- ②9 12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.
- ③0 II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③1 III (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 2° et 10° du I du présent article sont prises dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③2 IV (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 3° et 6° du I sont prises dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③3 V (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 4°, 5°, 7° à 9°, 11° et 12° du I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③4 VI (*nouveau*). – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.
- ③5 VII (*nouveau*). – Le code des transports est ainsi modifié :

- ③⑥ 1° À la fin du III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;
- ③⑦ 2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :
- ③⑧ « *Art. L. 5523-1.* – Les infractions définies à la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. »
- ③⑨ VIII (*nouveau*). – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent.
- ④⑩ Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect de conditions permettant d'assurer la sécurité des personnes, des biens et la préservation de l'environnement.
- ④⑪ La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement.
- ④⑫ Les conditions de ces expérimentations sont fixées par voie réglementaire.
- ④⑬ Au plus tard trois mois avant son terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de ces expérimentations.

Article 37 bis A (*nouveau*)

- ① Le chapitre II du titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° Au début de l'article L. 5232-4, sont ajoutés les mots : « Sans préjudice de l'article L. 5232-5, » ;

③ 2° Il est ajouté un article L. 5232-5 ainsi rédigé :

④ « Art. L. 5232-5. – Les permis d’armement sont délivrés dans les eaux maritimes des estuaires des fleuves, des rivières, des canaux aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d’une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l’aval du premier obstacle à la navigation maritime. »

Article 37 bis B (nouveau)

① Le I de l’article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

② 1° Le tableau constituant le troisième alinéa est ainsi rédigé :

③

«

Catégories d’hébergements classés au sens du code du tourisme	Tarif plancher	Tarif plafond
Palaces	0,70	4,00
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70	3,00
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70	2,30
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles	0,50	1,50
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30	0,90
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1, 2 et 3 étoiles, chambres d’hôtes	0,20	0,80
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3, 4 et 5 étoiles	0,20	0,60
Emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristiques par tranche de 24 heures	0,20	0,50
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles	0,20	
Ports	0,20	10,00

» ;

- ④ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « Par délibération du conseil municipal, pour la catégorie d'hébergement ports, un tarif distinct peut être arrêté pour les navires relevant de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui n'utilisent pas l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

Article 37 bis C (nouveau)

- ① La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.
- ② En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.
- ③ La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'eupéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.
- ④ L'État définit, dans le même délai, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

Article 37 bis (nouveau)

- ① Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-8 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 4311-8.* – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.

- ③ « Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.
- ④ « Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité de ce réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.
- ⑤ « Il détermine notamment :
- ⑥ « 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;
- ⑦ « 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;
- ⑧ « 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;
- ⑨ « 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

CHAPITRE III

Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38

- ① I. – À la fin de l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région

Île-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6 ».

- ② II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2142-2.* – Dans la région Île-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »
- ④ III. – L'article L. 2142-5 du code des transports est ainsi modifié :
- ⑤ 1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2 » ;
- ⑥ 2° Le second alinéa est supprimé.
- ⑦ IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑨ « Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 du même règlement. » ;
- ⑩ 2° Le dernier alinéa est supprimé.

Article 38 bis A (nouveau)

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La section 3 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1263-3-1 ainsi rédigé :

- ③ « Art. L. 1263-3-1. – Les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens au IV de l’article L. 2142-16 et à l’article L. 2251-1-2. » ;
- ④ 2° Après la même section 3, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :
- ⑤ « Section 3 bis
- ⑥ « Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris
- ⑦ « Art. L. 1263-3-2. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’un différend dès lors qu’ils s’estiment victimes d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d’exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l’activité précitée ou des conditions d’utilisation de cette infrastructure par l’exploitant.
- ⑧ « La décision de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d’astreintes, précise les conditions d’ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu’elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c’est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d’utilisation de l’infrastructure par l’exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.
- ⑨ « En cas d’atteinte grave et immédiate à l’utilisation du réseau ou à l’activité de gestionnaire d’infrastructures de la Régie autonome des transports parisiens, l’Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques

portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;

- ⑩ 3° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié :
- ⑪ a) Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;
- ⑫ b) Après le 4°, il est inséré un 5° ainsi rédigé :
- ⑬ « 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ;
- ⑭ c) Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° » ;
- ⑮ 4° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;
- ⑰ b) Au 2°, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;
- ⑱ c) Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;
- ⑲ 5° L'article L. 1264-7 est complété par un 10° ainsi rédigé :
- ⑳ « 10° Le non-respect par la Régie autonome des transports parisiens des dispositions prévues dans le document de référence prévu à l'article L. 2142-19. » ;
- ㉑ 6° L'article L. 1264-15 est ainsi modifié :
- ㉒ a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;
- ㉓ b) À la deuxième phrase du second alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

- ②④ 7° Les cinq dernières phrases de l'article L. 2142-3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;
- ②⑤ 8° Le chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :
- ②⑥ « Section 6
- ②⑦ « **Régulation**
- ②⑧ « Art. L. 2142-16. – I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure de la mise en œuvre au sein de la Régie autonome des transports parisiens de la comptabilité séparée prévue à l'article L. 2142-3. À cette fin, elle approuve les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue au même article L. 2142-3 et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.
- ②⑨ « II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article. Cet avis est rendu en se fondant sur le périmètre de cette activité tel que défini par le cadre législatif et réglementaire applicable.
- ③⑩ « III. – L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la Régie autonome des transports parisiens assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.
- ③⑪ « IV. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité

de prévention telle que prévue à l'article L. 2251-1-2 en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article.

- ③② « V. – Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.
- ③③ « *Art. L. 2142-17. – I. –* Au moins six mois avant l'adoption de la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure prévue au même article L. 2142-3, y compris l'activité mentionnée au III de l'article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.
- ③④ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.
- ③⑤ « Les modalités d'examen par l'Autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d'éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.
- ③⑥ « Lorsqu'au titre de son avis conforme, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l'infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition.
- ③⑦ « En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa du présent article, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'Île-de-France Mobilités alloue à la Régie après l'échéance de la convention pluriannuelle précédente. Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d'indexation prévue dans cette convention et de l'évolution de l'activité et des investissements de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

- ③⑧ « II. – Dans les conditions prévues au I, l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la tarification des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.
- ③⑨ « Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d’ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d’une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi et qui sont détenues par ses services. Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d’utilisation et de communication.
- ④⑩ « Ce plan est pris sur avis conforme de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
- ④⑪ « II. – Le présent article ne s’applique pas à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens.
- ④⑫ « III. – L’article 226-13 du code pénal s’applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d’informations mentionnées au I du présent article.
- ④⑬ « Art. L. 2142-19. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d’assurer un traitement non-discriminatoire des exploitants désignés par Île-de-France Mobilités.
- ④⑭ « L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur ce document.
- ④⑮ « Art. L. 2142-20. – Un décret en Conseil d’État précise les conditions d’application de la présente section. »

Article 38 bis (nouveau)

- ① L'article L. 2171-6 du code de la commande publique est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

Article 38 ter (nouveau)

- ① La section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1241-7-2.* – Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5 du présent code. »

Article 39

- ① I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus ».
- ② *I bis (nouveau).* – L'article L. 1321-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Le présent article n'est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personne concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. »
- ④ II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus ».

- ⑤ III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par des articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 ainsi rédigés :
- ⑥ « *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d’exploitant d’un service ou d’une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France opéré par la Régie autonome des transports parisiens, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l’exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur.
- ⑦ « *Art. L. 3111-16-2 (nouveau).* – Un décret en Conseil d’État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :
- ⑧ « 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné “cédant”, et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public désigné “cessionnaire”, durant les différentes phases d’attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France ;
- ⑨ « 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;
- ⑩ « 3° Les modalités d’accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l’article L. 3111-16-1.
- ⑪ « *Art. L. 3111-16-3 (nouveau).* – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d’un commun accord par le cédant et par l’autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l’article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l’autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification par tout moyen conférant date certaine par l’autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.

- ⑫ « Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois courant à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article et dans le respect du secret des affaires.
- ⑬ « Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.
- ⑭ « En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dont la décision s'impose aux parties.
- ⑮ « Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État.
- ⑯ « *Art. L. 3111-16-4 (nouveau).* – Un décret en Conseil d'État fixe :
- ⑰ « 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné et l'ancienneté dans le poste ;
- ⑱ « 2° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;
- ⑲ « 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.
- ⑳ « *Art. L. 3111-16-5 (nouveau).* – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.
- ㉑ « II. – Un décret en Conseil d'État détermine les conséquences du refus du transfert de son contrat de travail par le salarié et les garanties procédurales associées.

- ②② « III. – Le cédant est tenu d’informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I.
- ②③ « *Art. L. 3111-16-6 (nouveau)*. – Le changement d’exploitant d’un service ou d’une partie de service régulier de transport public par autobus entraîne, à l’égard des salariés mentionnés à l’article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l’exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d’accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et quatrième alinéas de l’article L. 2261-14 du code du travail et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du même code.
- ②④ « *Art. L. 3111-16-7 (nouveau)*. – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l’article L. 3111-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d’un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l’ensemble des éléments de rémunération au sens de l’article L. 3221-3 du code du travail, hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d’employeur.
- ②⑤ « Un décret en Conseil d’État détermine les conditions d’application du présent article.
- ②⑥ « *Art. L. 3111-16-8 (nouveau)*. – En cas de changement d’employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l’article L. 2142-4 du présent code lorsqu’ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l’emploi selon les motifs prévus par ce même statut.
- ②⑦ « *Art. L. 3111-16-9 (nouveau)*. – En cas de changement d’employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l’article L. 2142-4 du présent code lorsqu’ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayants-droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s’acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.

- ⑳ « Art. L. 3111-16-10 (nouveau). – Les salariés mentionnés à l'article L. 3311-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent :
- ㉑ « 1° Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens ;
- ㉒ « 2° Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus.
- ㉓ « Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.
- ㉔ « Art. L. 3111-16-11 (nouveau). – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport.
- ㉕ « Art. L. 3111-16-12 (nouveau). – Les articles L. 3111-16-6, L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent aux salariés statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »
- ㉖ IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :
- ㉗ « CHAPITRE VI
- ㉘ « **Dispositions propres aux services d'autobus organisés par Île-de-France Mobilités**
- ㉙ « Art. L. 3316-1. – I. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.
- ㉚ « Ce décret détermine notamment :

- ③⑨ « 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;
- ④⑩ « 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;
- ④① « 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient ;
- ④② « 4° Les modalités de fractionnement et de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante ;
- ④③ « 5° (*nouveau*) Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1^{er} mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;
- ④④ « 6° (*nouveau*) La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 dudit code ;
- ④⑤ « 7° (*nouveau*) Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-44 du même code applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ;
- ④⑥ « 8° (*nouveau*) Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 du même code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ;
- ④⑦ « 9° (*nouveau*) Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées.

- ④⑧ « II. – Le décret mentionné au I du présent article détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services réguliers de transport public urbain par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d’Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d’exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.
- ④⑨ « Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l’autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l’article L. 3111-14 du présent code :
- ⑤⑩ « 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d’exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- ⑤⑪ « 2° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d’exploitation situées dans les autres départements d’Île-de-France.
- ⑤⑫ « *Art. L. 3316-2.* – Lorsqu’une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l’article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d’exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus.
- ⑤⑬ « Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d’exploitation mentionnées au premier alinéa du II de l’article L. 3316-1 du présent code.
- ⑤⑭ « Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus mentionnés au II du même article L. 3316-1.
- ⑤⑮ « *Art. L. 3316-3 (nouveau).* – Le décret prévu au II de l’article L. 3316-1 ainsi que l’avenant territorial prévu au deuxième alinéa de l’article L. 3316-2 s’appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus lorsqu’ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d’application dudit décret, quelle que soit l’activité principale de leur entreprise.

- ⑤⑥ « Art. L. 3316-4. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l’avenant, mentionnés à l’article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d’application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »
- ⑤⑦ V. – Les dispositions du présent article, à l’exception du III, entrent en vigueur pour chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l’article L. 1241-1 du code des transports et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l’exécution dudit service.

Article 40

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le 8° de l’article L. 130-4 est complété par les mots : « de l’un des départements traversés par le réseau confié à l’exploitant qui les emploie » ;
- ③ 2° L’article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « L’assermentation des agents de l’exploitant d’une autoroute ou d’un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l’ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;
- ⑤ 3° (*Supprimé*)
- ⑥ 4° Le titre I^{er} du livre IV est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :
- ⑦ « CHAPITRE IX
- ⑧ « *Péages*
- ⑨ « Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d’éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de 7 500 € d’amende.
- ⑩ « II. – Au sens et pour l’application du I, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui a fait l’objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur autoroute ou ouvrage routier sans s’acquitter de l’intégralité du montant du péage.

- ⑪ « Pour l'application du premier alinéa du présent II, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »
- ⑫ II. – Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ⑬ 1° Le deuxième alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées :
« Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction. » ;
- ⑭ 2° Au dernier alinéa, après le mot : « forfaitaire, », sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;
- ⑮ 3° (*Supprimé*)

Article 40 bis (nouveau)

- ① Avant le dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ② « Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. La mise en place de cette tarification réduite ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation.
- ③ « Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les

carburants alternatifs au sens du même article 1^{er}. Le renforcement ou le déploiement des stations d'avitaillement ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation. »

Article 40 *ter* (nouveau)

- ① Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5215-20, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt communautaire et sa » ;
- ③ 2° Au début du 11° du I de l'article L. 5215-20-1, les mots : « Voirie et » sont remplacés par les mots : « Voirie d'intérêt communautaire et sa » ;
- ④ 3° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5217-2, les mots : « voirie ; signalisation » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa signalisation » ;
- ⑤ 4° Au 1° du I de l'article L. 5218-2, les mots : « voirie » et « » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa ».

CHAPITRE IV

Mesures diverses

Article 41

- ① I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.
- ④ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

- ⑤ 2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;
- ⑦ b) Au début du dernier alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;
- ⑧ 3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :
- ⑨ « Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.
- ⑩ « Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;
- ⑪ 4° (*Supprimé*)
- ⑫ 5° La section 2 du chapitre III est ainsi modifiée :
- ⑬ a) La sous-section 3, qui devient la sous-section 1, comprend les articles L. 5343-15 à L. 5343-17, tels qu'ils résultent des 6° à 8° du présent I ;
- ⑭ b) La sous-section 4, qui devient la sous-section 2, comprend l'article L. 5343-18, tel qu'il résulte du 9° du présent I, et les articles L. 5343-19 et L. 5343-20 ;

- ⑮ c) La sous-section 5, qui devient la sous-section 3, comprend l'article L. 5343-21, tel qu'il résulte du 10° du présent I, et l'article L. 5343-22 ;
- ⑯ 6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :
- ⑰ « *Art. L. 5343-15.* – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;
- ⑱ 7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :
- ⑲ a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » et, à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;
- ⑳ b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;
- ㉑ c) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » et à la fin, sont ajoutés les mots : « du présent article » ;
- ㉒ 8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

- ②③ 9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;
- ②④ 10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ②⑤ « Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.
- ②⑥ « Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.
- ②⑦ « La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.
- ②⑧ « La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24. » ;
- ②⑨ 11° La section 3 du chapitre III, qui devient la section 4, comprend l'article L. 5343-23 qui devient l'article L. 5343-24 ;
- ③⑩ 12° Est rétablie la section 3 du même chapitre III intitulée : « Caisses de compensation des congés payés », et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :
- ③⑪ « *Art. L. 5343-23.* – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.

- ③② « Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.
- ③③ « Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.
- ③④ « Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;
- ③⑤ 13° La section 1 du chapitre IV est abrogée ;
- ③⑥ 14° (*nouveau*) Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.
- ③⑦ II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de promulgation de la présente loi est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de cette date. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.
- ③⑧ Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.
- ③⑨ Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargées des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 dudit code résultant du I du présent article. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en

faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.

- ④⑩ Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.
- ④⑪ III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

- ① I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le 1° est complété par les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration » ;
- ③ 2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :
- ④ « 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »
- ⑤ II. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3311-2 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 3311-2.* – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de

la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019.

- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article.

Article 44

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet de compléter et moderniser les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, afin notamment de redéfinir les servitudes actuellement applicables, d'autoriser le gestionnaire d'infrastructures à imposer des prescriptions pour préserver la sécurité des installations ferroviaires et des propriétés riveraines, de renforcer certaines interdictions et de permettre au gestionnaire d'infrastructures d'intervenir en cas de défaillance des riverains.
- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article.

Article 44 bis (nouveau)

À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 1324-7 du code des transports, le mot : « quarante-huit » est remplacé par le mot : « soixante-douze ».

Article 45

- ① I. – A. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé.
- ② B. – La seconde phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.
- ③ II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ainsi rédigé :

- ④ « *Art. L. 6772-I.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑤

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2 L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

».

- ⑥ III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑦

« *Art. L. 6782-I.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans

leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑧

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2 L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2 L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9 L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

».

⑨

IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑩

« *Art. L. 6792-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑪

«

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 26 octobre 2010
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

».

Article 46

- ① L'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi rédigé :
- ③ « I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III du présent livre, les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et les lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de

marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. » ;

- ④ 2° (*nouveau*) Le II est ainsi modifié :
- ⑤ a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par la référence : « l'article L. 2122-9, » ;
- ⑥ b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

Article 46 bis (*nouveau*)

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application des articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application des mêmes articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;
- ③ 2° Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 2111-1-1.* – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.
- ⑤ « Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

- ⑥ « Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.
- ⑦ « Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑧ 3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :
- ⑨ « Dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° du présent article à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;
- ⑩ 4° Après le même article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 2111-9-1.* – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.
- ⑫ « La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.
- ⑬ « Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.
- ⑭ « Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

- ⑮ « Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'avant-dernier alinéa du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑯ 5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :
- ⑰ a) Au premier alinéa, après le mot : « national », sont insérés les mots : « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;
- ⑱ b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;
- ⑲ 6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :
- ⑳ a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ㉑ b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ㉒ « II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du présent code ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »
- ㉓ II. – Le I du présent article entre en vigueur au 1^{er} janvier 2020.
- ㉔ III. – Jusqu'au 1^{er} janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 2° du I du présent article, peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

Article 47

- ① L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire, si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Lorsqu'une telle entreprise est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise exploitant des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, aucun fonds public versé à l'une de ces deux entreprises ne peut être affecté à l'autre, et leurs comptes doivent être tenus de façon à permettre le suivi de cette interdiction ainsi que le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales. »

Article 48

- ① Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du code des transports est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :
- ② « Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :
- ③ « – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;
- ④ « – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;
- ⑤ « – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;
- ⑥ « – qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

- ⑦ « – qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l’usage exclusif de son propriétaire. »

Article 49

- ① L’article L. 2123-3-6 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2123-3-6.* – Si une installation de service mentionnée à l’article L. 2123-1 n’a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s’est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l’exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu’installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l’exploitant de cette installation de service ne démontre qu’un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire, dans les conditions prévues à l’article 15 du règlement d’exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l’accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. »

Article 49 bis (nouveau)

Le troisième alinéa de l’article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le niveau des redevances n’exclut pas l’utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l’exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s’y prête. »

Article 50

- ① Le dernier alinéa de l’article L. 2221-8 du code des transports est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :
- ② « L’obligation d’être titulaire d’une licence ne s’applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :
- ③ « 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

- ④ « 2° (*Supprimé*)
- ⑤ « 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.
- ⑥ « Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructures, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux mentionnés au 1° ou des infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 2 avril 2019.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER

RAPPORT ANNEXÉ

- ① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi.
- ② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.
- ③ **I. – La programmation des investissements**
- ④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.
- ⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.
- ⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑦

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

⑧

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

⑨

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

⑩

Elle suppose la sanctuarisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars.

⑪

Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

⑫

Elle suppose l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

⑬

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

⑭

– améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

⑮

– accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

- ⑩ – contribuer à l’objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l’accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu’au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d’espaces naturels et l’étalement urbain ;
- ⑪ – renforcer l’efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.
- ⑫ Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :
- ⑬ – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑭ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑮ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
- ⑯ – développer l’usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
- ⑰ – renforcer l’efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

⑱ **II. – Les programmes d’investissement prioritaires**

⑲ *Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants*

- ⑳ L’entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C’est d’abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l’état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d’entretien des infrastructures et la nécessité d’en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d’engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d’en accroître la sécurité et la qualité. Il s’agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l’avenir.

- ⑳ Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.
- ㉑ Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.
- ㉒ Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.
- ㉓ En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.
- ㉔ Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€an d'ici 2022 puis 930 M€an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- ㉕ La sécurité et viabilité du réseau constituent l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels

routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.

- ③③ Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.
- ③④ Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.
- ③⑤ L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€an 2019 et 2022 et 130 M€an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€an à cet horizon.
- ③⑥ En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.
- ③⑦ En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. Lorsque ces lignes

structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 M€/an pour les passages à niveau prioritaires.

- ③⑧ L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.
- ③⑨ *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- ④⑩ La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire et guidé dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires et guidés dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains. Pour ce faire, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, notamment permettant de développer l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour la réponse aux besoins et leur faible empreinte écologique.
- ④① Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.
- ④② Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du

transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

- ④③ Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.
- ④④ Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles gares, notamment d'interconnexion, de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.
- ④⑤ Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.
- ④⑥ L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.
- ④⑦ En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

- ④⑧ Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€
- ④⑨ *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*
- ⑤⑩ Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement paraît lointain.
- ⑤⑪ Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.
- ⑤⑫ Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés.
- ⑤⑬ Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.
- ⑤⑭ Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les

plus structurants et les plus chargés en matière de trafic ou les plus accidentogènes, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

- ⑤⑤ Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.
- ⑤⑥ Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.
- ⑤⑦ *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie*
- ⑤⑧ La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.
- ⑤⑨ En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).
- ⑥⑩ À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

- ⑥1 – 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- ⑥2 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- ⑥3 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.
- ⑥4 Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.
- ⑥5 La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.
- ⑥6 En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050.
- ⑥7 L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.
- ⑥8 *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*
- ⑥9 Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises notamment en zone urbaine, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.
- ⑦0 Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations, de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur le territoire. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

⑦① L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes et de leur hinterland, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le feroutage, et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

⑦② Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

⑦③ En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

⑦④ **III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux**

⑦⑤ La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40% les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux cinq programmes précédents.

⑦⑥ Dans le cadre de cette programmation et des contrats de plan État-Région qui en résultent, les calendriers prévisionnels des phases d'étude et de réalisation des ouvrages retenus sont communiqués aux collectivités locales concernées.

⑦⑦ Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

⑦⑧ L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison

contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

- ⑦⑨ Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.
- ⑧⑩ Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, dont la liste et la programmation des opérations sont fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1^{er} février 2018, auquel est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.
- ⑧① Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019-2037.
- ⑧② C'est donc sur les bases de ce scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.
- ⑧③ Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté par le Sénat dans sa séance du 2 avril 2019.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER