



N° 1974

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 mai 2019.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, *d'orientation
des mobilités* (n° 1831).

TOME I

**AVANT-PROPOS, SYNTHÈSE,
PERSONNES AUDITIONNÉES**

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

Députés

Voir les numéros :

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

Assemblée nationale : 1831, 1937, 1938, 1942 et 1944.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	5
SYNTHÈSE DES RAPPORTEURS	15
SYNTHÈSE DES TITRES I^{ER} A ET IV: MME BÉRANGÈRE ABBA, RAPPORTEURE	15
SYNTHÈSE DU TITRE I^{ER} : M. BRUNO MILLIENNE, RAPPORTEUR	18
SYNTHÈSE DU TITRE II : MME BÉRANGÈRE COUILLARD, RAPPORTEURE ..	22
SYNTHÈSE DU TITRE III : M. JEAN-LUC FUGIT, RAPPORTEUR	31
SYNTHÈSE DU TITRE V : MME ZIVKA PARK, RAPPORTEURE	35
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	41
1. Auditions menées par Mme Bérangère Abba (Titres I ^{er} A et IV)	43
2. Auditions menées par M. Bruno Millienne (Titre I ^{er}).....	49
3. Auditions menées par Mme Bérangère Couillard (Titre II).....	53
4. Auditions menées par M. Jean-Luc Fugit (Titre III).....	65
5. Auditions menées par Mme Zivka Park (Titre V)	78

AVANT-PROPOS

Initié bien en amont de la récente crise sociale qu'a traversée la France à partir de l'automne 2018, le projet de loi d'orientation des mobilités vise à répondre à l'une des préoccupations majeures qu'elle a révélée, à savoir la fracture territoriale qui s'est progressivement installée dans notre pays. La question de la mobilité apparaît comme l'un de ses défis les plus évidents.

L'offre actuelle de transports est inadaptée au regard des besoins et des attentes des Français en termes de mobilité. Partant de ce constat, le Gouvernement a engagé une réflexion profonde et une volonté de transformation des mobilités.

Ce projet de loi s'attelle à répondre aux différentes problématiques en matière de mobilités, telles que l'augmentation considérable du nombre de voyageurs, le manque de solutions de mobilité, l'urgence climatique qui appelle à faire évoluer les comportements, l'évolution des usages avec l'émergence de nouvelles mobilités ainsi que la prise en compte de la transformation numérique. C'est ainsi que se développent aujourd'hui les mobilités partagées ou des alternatives à la propriété de son propre moyen de transport telles que le covoiturage, l'autopartage, le vélo, les trottinettes ou les voitures en libre-service. Il convenait de prendre en considération les différentes mutations de notre société, les attentes des citoyens en matière de mobilités et l'aspiration des Français à un niveau d'exigence accru en matière de respect de l'environnement.

Les Assises nationales de la mobilité organisées fin 2017 ont été l'occasion d'une concertation large permettant de porter l'ambition d'élaborer un projet de loi répondant aux aspirations de l'ensemble des acteurs concernés par les problématiques de mobilités, qu'il s'agisse des usagers, des collectivités territoriales ou des employeurs, principaux financeurs des politiques de mobilité. Cette méthodologie de travail a été unanimement saluée par l'ensemble des personnalités reçues en audition par les rapporteurs désignés par votre commission.

*

* *

Le **titre I^{er} A** se consacre à la programmation des investissements de l'État dans les transports. Il définit les orientations stratégiques de cette programmation, établit les moyens nécessaires à sa mise en œuvre et les modalités de son contrôle et de sa révision. Un rapport y est annexé, qui décline cette stratégie en objectifs opérationnels, détaille les programmes d'investissement prioritaires et définit sur cette base les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour sa mise en œuvre.

La loi d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », de 1982 a longtemps fait référence en matière de mobilité, mais les modes de vie et les enjeux ont changé.

Les dernières décennies furent celles des grandes annonces et de projets trop souvent non financés, des décennies de sous-investissement dans les infrastructures dédiées aux déplacements du quotidien et de politiques encourageant l'usage de la voiture.

Les Français aspirent aujourd'hui à des modes de transport moins coûteux et plus sobres en temps, en énergie et en carbone. Il nous faut répondre aux urgences climatique et de santé publique, aux enjeux géostratégiques de souveraineté énergétique, et préparer l'avenir en matière de mobilité.

La loi d'orientation des mobilités change radicalement de paradigme. Elle se détourne d'une vision centrée sur les grandes infrastructures pour s'attacher aux déplacements du quotidien et aux nouvelles mobilités, au plus près des besoins des Français et des territoires, tout en portant une forte exigence environnementale.

Dès 2017, les Assises nationales de la mobilité puis les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures ont permis une large concertation. Les propositions retenues dans le présent texte de loi sont également le fruit d'échanges nourris entre la ministre des transports et les exécutifs locaux. Ce travail de concertation a été maintes fois salué au cours des auditions réalisées dans le cadre des travaux préparatoires à l'examen du texte.

Le titre I^{er} A du projet de loi, ex-titre IV, comportait à l'origine un article unique établissant la programmation des investissements de l'État dans les transports.

Placé en début de texte à l'initiative du Sénat, votre commission a considéré que le déplacement du titre n'altérerait pas le texte sur le fond et n'y a pas remédié.

Ce titre redonne à la stratégie de développement des infrastructures de justes priorités : réduire les inégalités territoriales et désenclaver les territoires, renforcer les offres de déplacement du quotidien, améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants et rendre les transports de marchandises plus efficaces. Cette stratégie vise également à répondre à l'urgence écologique, en inscrivant dans ses objectifs le rééquilibrage modal vers les modes les moins polluants pour tous les types de déplacements.

Les modifications apportées au Sénat semblent traduire une adhésion globale quant aux objectifs de cette programmation, même si la Haute Assemblée a souhaité en modifier par endroits l'ordre et la formulation. Ces évolutions montrent que chacun a su travailler sur la base de priorités communes. Si des différences d'appréciation demeurent, cette partie programmatique du projet de loi doit pouvoir réunir un consensus sur le fond.

C'est également le sentiment qui ressort des nombreuses auditions menées dans le cadre des travaux préparatoires avec l'ensemble des acteurs des mobilités.

Pour assurer la poursuite et l'actualisation de cette stratégie, la loi pérennise le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dont le rapport a servi de base à la présente programmation. Celle-ci se fonde sur le scénario 2 défini par le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport de janvier 2018. Ce scénario privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien, à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture avec les pratiques antérieures, plus centrées sur les grands projets.

Le Sénat a su contenir les velléités d'élargir la liste des projets priorités par le Conseil d'orientation des infrastructures. Les travaux du COI sont le fruit de mois, voire d'années d'observation du réseau d'infrastructures national, et il nous appartiendra de conserver ses équilibres.

En regard, cette programmation est nécessairement ambitieuse sur le plan budgétaire.

Le projet de loi d'orientation des mobilités acte un effort de financement de l'État dans les infrastructures de transport de 13,7 milliards d'euros sur les cinq prochaines années, soit une augmentation de 40 % par rapport à la période 2014-2018.

Cette hausse significative des investissements soulève la question de la structure des financements et des recettes dédiées. Pour y répondre, le rapport annexé pose comme premières bases, sur proposition du Sénat, le principe de l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) de 2 centimes d'euro par litre 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 et, sur proposition de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ».

La commission a eu la volonté d'aboutir à des orientations claires, et que rendez-vous soit pris pour les dispositions relevant des lois de finances. Elle s'est engagée à poursuivre la réflexion sur les moyens de sécuriser les recettes de l'AFITF afin que cette trajectoire pragmatique et volontariste pour les

infrastructures de transport de la France soit mise en œuvre conformément à son ambition et accompagne la transition des mobilités portée par ce projet de loi.

Ce texte, par son pragmatisme et son volontarisme, est un atout majeur pour réussir une politique des mobilités plus proche du quotidien de nos concitoyens et plus engagée dans la transition écologique.

Il marque un acte politique inédit et fort, en soumettant pour la première fois au Parlement cette programmation des investissements.

*

* *

Les ambitions fortes assignées au projet de loi en matière de gouvernance (**titre I^{er}**) sont apparues comme la première des conditions permettant l'atteinte des objectifs du texte avec, en particulier, la volonté de « *mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises* ». La version du titre I^{er} telle qu'elle est ressortie de l'examen en première lecture au Sénat est globalement apparue comme une version utilement enrichie, se rapprochant davantage de versions du texte qui ont précédé son adoption en conseil des ministres du 26 novembre 2018 et son dépôt sur le bureau du Sénat. Sans nier l'importance de la question du financement corollaire de la programmation des investissements, il est toutefois paru regrettable que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat ait entendu faire de cette question, « *la clé de voûte du projet de loi, en la déplaçant symboliquement au tout début du texte* » et ce, au détriment de l'esprit initial du texte. Ceci a par ailleurs eu pour conséquences de relayer au second rang, la question de la gouvernance, alors même que celle-ci ressortait des Assises nationales de la mobilité comme l'un des principaux leviers de lutte contre les zones blanches de la mobilité et d'amélioration de l'offre, motif de préoccupation central des Français.

De manière générale, l'examen du texte par la commission, s'agissant du titre I^{er}, a été l'occasion de préserver les apports notables de la première lecture au Sénat en les conciliant tout à la fois, avec les ambitions originelles du texte proposé par le Gouvernement et une meilleure prise en compte des fruits de la concertation des Assises nationales de la mobilité dont un nombre important d'acteurs a été reçu en audition par votre rapporteur.

Votre commission se réjouit, tant dans la version initiale du texte que celle issue de la lecture au Sénat, de la forte prise en compte des enjeux de désenclavement. Elle se réjouit également de la réintégration, par le Sénat, des contrats opérationnels de mobilité à l'article 4 du projet de loi, tant les inquiétudes étaient nombreuses face à l'absence d'outils permettant aux régions d'assumer pleinement leur rôle de chef de file. Si votre commission a pu initialement regretter le caractère peu prescriptif du texte, laissant craindre que les régions ne puissent réellement assumer le rôle et les prérogatives que le législateur entendait

leur confier, elle s'est montrée attentive à ce que les dispositions du titre I^{er} respectent l'équilibre entre prescription nécessaire et liberté d'administration des collectivités. À cet égard, elle a souhaité s'attacher à ne retenir dans le texte que les seules dispositions à caractère prescriptif réellement indispensables à l'atteinte de l'objectif d'une gouvernance mieux à même de « *répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises* ». Il lui semble en effet que doivent primer les principes de confiance et de responsabilité des collectivités territoriales, dès lors que la loi leur offre l'ensemble des outils leur permettant d'assumer pleinement leurs compétences.

*

* *

Le titre II, « *réussir la révolution des nouvelles mobilités* », permet le développement d'innovations et de solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous, au travers de quatre principaux axes. Permettre l'ouverture et l'accès aux données nécessaires au développement de services numériques multimodaux, mais aussi le développement des véhicules autonomes, l'encadrement des nouvelles formes de mobilité qui émergent sur notre territoire ou encore le renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique.

Ce titre répond à plusieurs enjeux primordiaux. L'ouverture des données et le développement des services numériques de mobilité – notamment de calculateurs d'itinéraires et de billettiques multimodales sous la forme de « MaaS », *Mobility as a Service* – sont essentiels pour encourager l'intermodalité et lutter contre l'auto-solisme.

Il encourage les innovations en matière de mobilité ; cela se traduit par la construction d'un cadre juridique applicable aux véhicules autonomes, permettant notamment l'adaptation des règles de sécurité, de responsabilité ou encore de formation. Cela se traduit également par la mise en place d'un cadre juridique permettant le développement d'expérimentations de solutions de nouvelles mobilités, en particulier dans les territoires faiblement peuplés.

Aujourd'hui, nous voyons que les pratiques de mobilité de nos concitoyens évoluent. Émergent ainsi des formes de mobilités partagées, alternatives à la possession de son propre véhicule : covoiturage, autopartage, vélos et trottinettes en libre-service, etc. Il convient d'encourager et d'encadrer le développement de ces nouvelles pratiques. Dans un contexte où le taux d'occupation moyen des véhicules oscille entre 1,1 et 1,4 personne par véhicule, le développement du covoiturage est une solution permettant de lutter contre l'auto-solisme.

Ce projet de loi apporte des outils concrets favorisant le développement de cette pratique : la transmission des données, la clarification du partage des frais entre conducteurs et passagers et la création de voies réservées pour les véhicules

utilisés dans le cadre du covoiturage sont des avancées majeures pour favoriser l'essor de cette pratique.

L'essor de nouveaux services de mobilité partagée, en particulier des vélos et engins dits « *en free-floating* », solutions innovantes et peu polluantes, nécessite également de se développer dans un cadre réglementé.

Le manque de solutions de mobilité est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités, d'injustice et de fractures entre les citoyens et entre les territoires. La nécessité est de repenser notre politique de mobilité. C'est pourquoi ce titre crée un nouveau cadre juridique adapté permettant de répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité d'aujourd'hui.

Enfin, les plateformes de mise en relation par voie électronique verront leur responsabilité sociale renforcée afin de garantir aux travailleurs indépendants de ce secteur des droits nouveaux, tout en sécurisant le modèle économique de ces plateformes.

Au travers de ces mesures, le titre II répond donc à la volonté de ce texte de réduire les fractures sociales et territoriales tout en répondant concrètement à l'urgence climatique.

*

* *

Le titre III de la loi d'orientation des mobilités vise à promouvoir les mobilités actives et les mobilités les plus propres. Il contribue de ce fait à apporter une réponse sectorielle aux grands enjeux que constituent le changement climatique et la pollution de l'air. En effet, les transports motorisés sont des sources importantes des polluants de proximité que nous respirons (63 % des oxydes d'azote et 25 % des particules fines PM_{2,5}). Rappelons que la pollution de l'air est à l'origine de 67 000 décès prématurés par an en France (étude publiée par le *European Heart Journal* en mars dernier). Les transports sont aussi à l'origine de 30 % des émissions de gaz à effet de serre enregistrées en France – émissions qui contribuent au changement climatique.

Pour répondre à ces enjeux, le projet de loi, tel qu'enrichi par le Sénat, a été renforcé par le travail en commission sur chacun des cinq axes principaux de son titre III.

En matière de promotion du vélo et des mobilités actives, des stationnements sécurisés seront massivement créés pour les vélos et ces derniers pourront être plus facilement transportés dans les trains et les autocars. L'apprentissage de la conduite sécurisée à vélo sera généralisé pour tous les élèves de l'enseignement primaire. Par ailleurs, les engins de déplacement personnel seront à la fois promus et encadrés. Grâce à la signalisation des angles morts des poids lourds et à la disparition progressive des emplacements de stationnement

avant les passages piétons, la sécurité routière sera renforcée, au bénéfice des usagers les plus fragiles.

La commission a également renforcé les dispositions relatives à la fin de l'utilisation, à terme, des énergies fossiles dans les transports terrestres. L'objectif ambitieux de décarbonation totale des transports terrestres a été fixé pour 2050, ce qui implique la fin de la vente des véhicules à énergie fossile au plus tard en 2040. Par parvenir à ces objectifs, des obligations de verdissements des grandes flottes (entreprises, État, collectivités) sont fixées, avec une montée en puissance progressive permettant d'atteindre au moins 50 % de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements annuels en 2030.

Le succès de cette stratégie nécessite le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules à faibles émissions. C'est pourquoi le projet de loi favorise l'injection de biogaz dans les réseaux et le déploiement de bornes de recharge électrique et de stations d'avitaillement en gaz naturel pour véhicules. Le droit à la prise a été renforcé pour permettre l'équipement des copropriétés, et les bâtiments neufs devront aussi progressivement répondre à des exigences de pré-équipement et d'équipement.

La lutte contre la pollution de proximité est un autre axe fondamental du titre III. Au travers de la généralisation des plans d'action pour la qualité de l'air, dans les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, un diagnostic fiable et ambitieux pourra être fait, en lien avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Il en découlera la création de zones à faibles émissions « mobilité », afin que la qualité de l'air s'améliore. La possibilité d'instaurer des zones à trafic limité y contribuera également, ainsi que la prise en compte de la question du bruit.

Enfin, le forfait mobilités durables constitue une incitation forte à l'utilisation des mobilités actives et partagées. Les négociations étant encore en cours entre les partenaires sociaux, le choix a été fait par la commission de renvoyer ce débat à la séance publique. Il sera fondamental, tant pour des raisons de justice sociale que d'exigence environnementale.

Au travers de ces axes, le titre III entre pleinement dans la philosophie d'ensemble du projet de loi : donner des orientations de long terme à notre politique de transport, tout en améliorant, dès aujourd'hui, les mobilités du quotidien.

*

* *

S'agissant du titre V, il introduit des mesures diverses traitant l'ensemble des mobilités, aussi bien celle des personnes que celle des marchandises, sur les modes terrestre, ferroviaire, fluvial et maritime. Il met en avant des objectifs de renforcement (1) de la sécurité des mobilités et de la sûreté dans les réseaux de

transports terrestres collectifs, et (2) de la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial. Ce titre met en place, par ailleurs, des outils de financement et de modernisation.

La sécurité des Français dans les mobilités du quotidien constitue une préoccupation majeure dans ce projet de loi, notamment au travers de mesures visant à renforcer le dispositif de sanction des infractions aux règles de la sécurité routière, en particulier en faisant évoluer les dispositions relatives à la rétention et à la suspension du permis de conduire. Certaines mesures ont suscité des débats au Sénat qui a souhaité quelques assouplissements, voire leur suppression.

Néanmoins, la lutte contre l'alcool et la prise de stupéfiants a été réaffirmée comme une priorité de la sécurité routière lors de l'examen du projet de loi en commission à l'Assemblée nationale, permettant ainsi de rétablir les mesures permettant l'immobilisation et la mise en fourrière d'un véhicule lorsque sont constatés certains comportements augmentant le risque d'accidents de la circulation.

En outre, agir en faveur de la sécurité de nos mobilités, c'est agir en amont en créant des conditions plus favorables pour le bon apprentissage de la conduite et l'accès au permis de conduire, notamment sur la base des recommandations du rapport de mission de la députée Mme Françoise Dumas. Il s'agit d'aller dans le sens de la promotion de modalités pédagogiques innovantes d'apprentissage (*via* les simulateurs), et d'expérimenter la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire.

La sécurité routière, c'est aussi le renforcement des dispositifs de prévention, notamment à travers le placement d'éthylotests à proximité des étalages de boissons alcooliques dans les débits de boisson à emporter.

Au-delà de l'enjeu de la sécurité des mobilités, le titre V opère également l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP avec un volet social. En application du droit européen, la mise en concurrence de l'exploitation des réseaux de la RATP est prévue à compter de fin 2024 pour le mode bus, fin 2029 pour le mode tramway, et fin 2039 pour les modes métro et RER.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus dès le 1^{er} janvier 2025, le projet de loi entend établir une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs de ce secteur. Cette mise en concurrence pose la question d'un nouveau cadre légal spécifique pour prévoir le transfert des contrats de travail des salariés et la portabilité de certains droits issus du statut. Il s'agit de mettre en œuvre les conditions de la réussite de ce transfert et qu'il se passe dans les meilleures conditions, surtout en Île-de-France où l'on observe de fortes tensions sur le marché du travail s'agissant des machinistes-receveurs.

Le projet de loi prévoit ainsi, en cas de changement d'opérateur, le transfert au nouvel employeur des contrats de travail des salariés. Par ailleurs, cette poursuite des contrats s'accompagnera du transfert de « garanties sociales de haut niveau ». Les travaux de la commission ont permis des avancées, notamment s'agissant de la détermination des conséquences du refus du transfert et des modalités relatives à l'indemnité de licenciement versée en cas de refus de transfert, ou encore de la mise en place d'un dispositif de procédure de transfert automatique des contrats de travail (en cas de changement d'exploitant) qui s'appliquera partout en France, notamment aux personnels d'OPTILE dans les zones de la grande couronne. Dans tous les cas, l'enjeu est de garantir la continuité du service public, que l'ouverture à la concurrence intervienne en 2021 dans les zones de la grande couronne, ou fin 2024 s'agissant de l'exploitation des réseaux de la RATP.

S'agissant des questions de sûreté, l'ouverture à la concurrence des transports en Île-de-France pose des enjeux en termes de cohérence du dispositif. Il importe donc d'assurer un niveau élevé de sûreté des personnes et des biens. Avec le développement du Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire d'infrastructures, ce sont 4 lignes, 200 km de voies et 60 nouvelles gares qui viendront s'ajouter à un réseau francilien à forte densité.

Le projet de loi propose de confier l'ensemble du réseau métropolitain à un service de sûreté unifié et harmonisé, le GPSR. Le projet loi d'orientation des mobilités s'attache à fixer et assurer un haut niveau de sûreté pour les voyageurs, et à éviter les risques d'une fragmentation entre plusieurs acteurs de la gestion de la sûreté.

S'agissant des mesures de simplification visant à améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire, il s'agit de permettre aux acteurs du secteur, notamment aux grands ports maritimes, d'opérer dans un cadre juridique stable, et de faire évoluer et moderniser un certain nombre de mesures liées à la navigation maritime et la navigation fluviale, notamment sur des aspects de sécurité.

D'autre part, la circulation des marchandises s'intensifiant, le projet de loi promeut le recours à des modes de transport de marchandises plus respectueux de l'environnement, notamment en instituant une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Il est à noter que la transition écologique du secteur des transports est encouragée à travers des mesures concernant les secteurs maritimes, ferroviaire et routier.

SYNTHÈSE DES RAPPORTEURS

SYNTHÈSE DES TITRES I^{ER} A ET IV: MME BÉRANGÈRE ABBA, RAPPORTEURE

I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI

L'article unique du titre IV du projet de loi initial (titre déplacé au début du texte par le Sénat) fixe « *la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans le système des transports pour la période 2019-2027* ».

Il définit quatre objectifs : « *1° Renforcer les offres de déplacement du quotidien (...); 2° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution (...); 3° Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultramarins (...); 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises (...).* »

Il prévoit à cette fin la mise en œuvre de cinq programmes d'investissement prioritaires : « *1° L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants; 2° La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains; 3° Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements des itinéraires existants; 4° Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien (...); 5° Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse (...).* »

Cet article porte également approbation du rapport annexé, lequel décline la stratégie définie à l'article, décrit une trajectoire d'augmentation importante des investissements de l'État dans les systèmes de transport et renvoie, pour les grands projets d'infrastructure, au scénario 2 défini par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

II. PRINCIPALES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a créé le titre I^{er} A en commission, en y intégrant et en réécrivant partiellement l'article unique du titre IV, qu'il a parallèlement supprimé. En particulier, le texte :

– Étend la période de référence de la programmation à l'horizon 2037, afin qu'elle coïncide avec la délimitation opérée par le COI dans son rapport ;

– Place le troisième objectif du texte initial en première position et le reformule en partie (« *Réduire les inégalités territoriales* »).

Le rapport annexé fait l'objet de plusieurs modifications, notamment :

– L'affectation intégrale à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) du produit de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) prévue en 2015 pour financer les infrastructures de transports en remplacement de l'écotaxe ;

– L'ajout d'un alinéa indiquant que « *l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement (...), afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures* ».

Le Sénat a également introduit quatre articles additionnels au sein du titre I^{er} A :

– L'article 1^{er} B reprend la programmation chiffrée des dépenses de l'AFITF pour la période 2019-2023 telle qu'elle figure dans le rapport annexé ;

– L'article 1^{er} C inscrit le Conseil d'orientation des infrastructures dans la loi, prévoit un contrôle de la mise en œuvre de la programmation financière et pose le principe de sa révision quinquennale ;

– L'article 1^{er} D précise que les objectifs prioritaires de la planification régionale des infrastructures de transport prennent en compte « *l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises* » ;

– L'article 1^{er} E introduit dans le code des transports un nouvel article tendant à préciser les objectifs de la politique de l'État et de celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes

III. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR VOTRE COMMISSION

À l'article 1^{er} A, la commission a adopté deux amendements de la rapporteure réécrivant les objectifs n° 1 et 2, sans toutefois revenir sur les modifications d'ordre apportées par le Sénat. Elle a également déplacé en fin d'article l'alinéa portant approbation du rapport annexé.

Dans le rapport annexé, elle a supprimé certains ajouts du Sénat qui lui sont apparus comme redondants ou satisfaits par le texte initial. Parmi les dispositions qu'elle a introduites, figurent notamment :

– L'adoption du principe de l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « *taxe Chirac* » ;

– La remise d'une étude sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) et sur l'amélioration de l'offre des trains de nuit ;

– La suppression de la référence au tableau 6 du rapport du COI et à l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Par ailleurs, la commission a adopté les articles 1^{er} B et 1^{er} D et supprimé l'article 1^{er} E, qu'elle a considéré comme redondant avec l'article 1^{er} A.

À l'article 1^{er} C, la commission a repoussé au 30 juin 2023 le délai fixé pour la première révision de la présente programmation.

SYNTHÈSE DU TITRE I^{ER} :
M. BRUNO MILLIENNE, RAPPORTEUR

I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI

Les articles 1^{er} à 5 du projet de loi font évoluer l'organisation territoriale des mobilités en renforçant le rôle des intercommunalités et des régions et en fournissant des outils d'amélioration de la coordination entre les acteurs, afin de favoriser, d'une part, la **couverture effective** de l'ensemble du territoire par l'action d'**autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) et, d'autre part, le développement des nouvelles formes de mobilité.

L'article 1^{er} a un double objet. D'une part, il transforme le droit au transport en **droit à la mobilité** ; d'autre part, il organise la gouvernance de la compétence en matière de mobilité au niveau local en l'inscrivant dans **un « binôme » régions-intercommunalités**. Les communes membres d'une communauté de communes devront transférer leur compétence d'AOM à cette intercommunalité ; les communautés de communes qui, au 1^{er} janvier 2021, ne se seront pas emparées de la compétence verront celle-ci transférée de droit à la région, mais deux cas de réversibilité de ce transfert automatique sont prévus. Chaque région a, en tout état de cause, la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR). L'article 1^{er} redéfinit et élargit, par ailleurs, les compétences des AOM, des régions en tant qu'AOMR et de l'AOM unique d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités (IdFM).

Afin qu'une coordination entre les autorités organisatrices soit assurée à l'échelle de chaque **bassin de mobilité**, celui-ci étant défini par la région, l'article 4 **précise le rôle de chef de file des régions** en matière de mobilité et prévoit la création d'un **comité des partenaires**.

L'article 5 porte sur la planification de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, avec la transformation des plans de déplacements urbains (PDU) en **plans de mobilité**, renforcés par rapport aux PDU pour inclure l'ensemble des mobilités. L'élaboration d'un plan de mobilité est obligatoire pour les AOM des agglomérations de plus de 100 000 habitants, et un plan de mobilité rurale doit être élaboré par les autres AOM pour répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique.

L'article 2 crée le versement destiné au financement des services de mobilité (« **versement mobilité** »), qui remplace l'actuel « versement transport ». Le versement mobilité ne pourra être levé par une AOM que si celle-ci organise des services réguliers de transport public de personnes, mais son produit pourra être affecté à l'ensemble des attributions qui forment la compétence d'AOM. L'article 2 permet de moduler le taux du versement mobilité au sein d'un même syndicat mixte.

L'article 3 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui se substituera au Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (**SYTRAL**).

L'article 6 complète la compétence « mobilité » des AOM, des AOMR et d'IdFM par une catégorie supplémentaire de services : ils peuvent organiser des **services de mobilité solidaire** ou verser des aides individuelles à la mobilité en faveur des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale ou physique.

L'article 7 rend obligatoire la mise en place de **mesures tarifaires spécifiques** en faveur des personnes handicapées, des personnes à mobilité réduite (PMR) et de leurs accompagnateurs. Il impose l'aménagement, dans chaque commune dotée de places de stationnement équipées de bornes de recharge électrique, d'**au moins une place de stationnement ainsi équipée** accessible aux PMR, sans que ces places leur soient réservées.

L'article 8 fixe les modalités d'application des dispositions du titre I^{er} en outre-mer.

II. PRINCIPALES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

S'agissant des grands principes et objectifs de la politique des transports, le Sénat a ajouté aux objectifs de la programmation des infrastructures la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, et la protection de la biodiversité (article 1^{er}). Il a créé un dispositif fixant des objectifs quantitatifs de desserte des territoires (article 1^{er}) et un article 8 *bis* ajoutant un objectif d'atténuation des contraintes à la politique nationale de continuité territoriale entre la métropole et l'outre-mer.

S'agissant des transferts de la compétence d'organisation de la mobilité (article 1^{er}), le Sénat a reporté au 1^{er} juillet 2021 la substitution de droit de la région aux communautés de communes qui ne se seraient pas saisies de leur compétence d'AOM, et a prévu un troisième cas de réversibilité.

Le Sénat a introduit dans l'article 1^{er} un dispositif d'encadrement des services de transport à vocation essentiellement touristique.

En ce qui concerne les **recettes fiscales des collectivités locales affectées à l'exercice de leurs compétences en matière de mobilité**, le Sénat a modifié l'article 2 relatif au versement mobilité pour introduire une disposition permettant aux AOM qui n'organisent pas de services réguliers de percevoir un versement mobilité (au taux de 0,3 %) et une exonération d'une partie de ce versement au bénéfice des employeurs qui ont conclu un accord de télétravail avec leurs salariés. Pour compléter le dispositif du versement mobilité, le Sénat a créé un article 2 *bis* affectant une part du produit de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (**TICPE**) aux communautés de communes dans

lesquelles le rendement du versement mobilité se révélerait trop faible pour financer leurs services de mobilité.

À l'article 4, le Sénat a apporté plusieurs modifications. La définition et la délimitation des bassins de mobilité doivent être faites **en concertation** avec les autres collectivités locales, et pas par les régions seules. Chaque région doit conclure un **contrat opérationnel de mobilité** avec les AOM, les syndicats mixtes de transport et les départements à l'échelle de chaque bassin de mobilité. S'agissant du **comité des partenaires**, le Sénat a introduit l'obligation de le réunir au moins une fois par an ; il a prévu la présence, dans sa composition, de représentants des employeurs et des usagers ou des habitants, mais a décidé que cette composition serait fixée par chaque AOM ou AOMR et non pas par voie réglementaire.

Concernant les **plans de mobilité** (article 5), le Sénat a complété la liste des objectifs assignés à ces documents de planification et a prévu l'intégration dans ce plan d'un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire. Il a conservé l'obligation, pour toute AOM dont le territoire est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ou recoupe celle-ci, d'élaborer un plan de mobilité mais a dispensé de cette obligation les communautés de communes. Enfin, le Sénat a rendu **facultative** l'élaboration d'un **plan de mobilité rurale** pour les AOM non soumises à l'obligation de se doter d'un plan de mobilité, et a élargi le champ de la consultation préalable dans la procédure d'élaboration du plan de mobilité rurale.

Le Sénat a complété l'article 6 pour imposer que les régions, les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi **coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire**, et élaborent et mettent en œuvre, à cet effet, des plans d'action communs à l'échelle des bassins de mobilité. Ce dispositif est étendu à l'Île-de-France.

En ce qui concerne **l'accessibilité des transports aux personnes handicapées ou à mobilité réduite**, le Sénat :

– a restreint l'obligation de prendre des mesures tarifaires spécifiques en la limitant aux seuls accompagnateurs des personnes handicapées ou PMR porteuses d'une carte invalidité ou une carte mobilité inclusion (article 7) ;

– a levé deux exigences qui restreignent l'accès des personnes handicapées et des PMR aux transports à la demande adaptés à ces voyageurs (article 7) ;

– et a créé un article 7 *bis* visant à obliger les régions à présenter des rapports d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) de tous les services de transport publics existants sur leur territoire.

III. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR VOTRE COMMISSION

À l'**article 1^{er}**, votre commission a ajouté l'obligation, pour les AOM, de contribuer à la lutte contre l'étalement urbain. Elle a apporté des précisions sur l'organisation des transports scolaires. Elle a supprimé le troisième cas de réversibilité, et a précisé que, dans le cas où une communauté de communes demande à la région de lui restituer la compétence d'AOM et donc les services de transport organisés par la région sur le territoire de l'intercommunalité, celle-ci doit alors reprendre tous les services en question « en bloc ». Votre commission a également modifié le dispositif d'encadrement des transports touristiques.

Un **article 1^{er} bis B** a été créé pour ajouter aux grands objectifs de l'organisation des mobilités une mention explicite des mobilités actives et un objectif de lutte contre la sédentarité.

À l'**article 2**, votre commission a supprimé l'exonération liée au télétravail et la possibilité de percevoir le versement mobilité sans organiser de services réguliers.

S'agissant du **contrat opérationnel de mobilité**, outil introduit par le Sénat à l'article 4, votre commission a ajouté à la liste des parties au contrat les gestionnaires de gares et de pôles multimodaux, et a confié aux parties le soin de définir la temporalité et les modalités de révision de ces contrats pluriannuels, en prévoyant qu'outre le bilan annuel prévu par le Sénat, une évaluation à mi-parcours de leur mise en œuvre sera présentée au comité des partenaires.

Le **plan de mobilité** (article 5) a fait l'objet de plusieurs modifications : la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre la pollution de l'air et la préservation de la biodiversité ont été inscrites dans ses objectifs généraux ; la liste des problématiques devant être traitées par le plan de mobilité a été de nouveau complétée, notamment pour y intégrer celle du franchissement des passages à niveau et le développement des infrastructures logistiques existantes. En revanche, le schéma de desserte fluviale ou ferroviaire a été rendu facultatif par votre commission.

Votre commission a dispensé les régions de l'obligation d'élaborer un plan de mobilité lorsqu'elles sont AOM par substitution à une ou plusieurs communautés de communes. Quant au plan de mobilité rurale, votre commission l'a rebaptisé « **plan de mobilité simplifié** » et y a inclus un volet relatif au transport de marchandises.

S'agissant des mesures d'amélioration de l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, votre commission a apporté des modifications importantes à l'article 7, notamment pour clarifier la notion de services de substitution adaptés à ces personnes. Votre commission a également adopté une nouvelle rédaction de l'article 7 *bis* pour que les bilans périodiques de la mise en œuvre des SD'AP soient publiés.

SYNTHÈSE DU TITRE II : MME BÉRANGÈRE COUILLARD, RAPPORTEURE

I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI

L'article 9 précise les modalités d'application en droit français du règlement délégué (UE) 2017/1926 du 31 mai 2017 ⁽¹⁾. Il prévoit l'ouverture des données statiques et dynamiques sur la circulation et les déplacements par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données. Dans le cadre d'un accord de licence, une compensation financière de la mise à disposition des données peut être demandée à l'utilisateur pour compenser, au-delà d'un certain volume de données, les coûts liés à leur mise à disposition. Les régions et les métropoles se voient confier une mission d'accompagnement des démarches de fourniture des données, tandis que la mission de règlement des différends entre fournisseurs et utilisateurs de données est confiée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

L'article 10 prévoit l'ouverture, mais également la collecte, des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, dans les conditions fixées par le règlement européen délégué précité et par l'article 9 du présent projet de loi. Il rend également accessibles et réutilisables les données des « balises numériques » présentes sur les infrastructures de transport, les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public, qui diffusent des informations par radiofréquences.

L'article 11 confie à la région le soin de veiller à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort de compétence. Il prévoit également que lorsqu'est mis en place un service de billettique multimodale, les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements ont l'obligation de fournir à la personne développant ce service, par contrat, l'accès à leur service numérique de vente ou de réservation de services de transport et de stationnement.

L'article 12 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation à la circulation sur la voie publique de véhicules partiellement ou totalement autonomes.

L'article 13 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la loi, des mesures précisant les modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés.

(1) Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

L'article 14 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, toute disposition à caractère expérimental au sens de l'article 37-1 de la Constitution relevant du domaine de la loi, afin de réduire les fractures sociales et territoriales en facilitant les expérimentations d'innovations de mobilités proposant des solutions de mobilité pertinentes en zone peu denses.

L'article 15 vise à encourager l'essor du covoiturage, en permettant aux autorités organisatrices de la mobilité de verser une allocation aux conducteurs et au passager dans le cadre du covoiturage. Il prévoit également la possibilité pour le maire de créer des voies réservées à certains véhicules :

- véhicules de transport en commun ;
- véhicules de transport public particulier de personnes (T3P) ;
- véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ;
- véhicules à très faibles émissions.

L'article 16 permet la mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées, créées notamment en application de l'article 15, par les services de police et de gendarmerie nationales, tout en s'assurant de la protection des données à caractère personnel collectées lors de ces contrôles.

L'article 17 renvoie à un décret en Conseil d'État les modalités du partage des frais dans le cadre du covoiturage. Il habilite également le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour définir les conditions d'exercice des plateformes numériques de fret.

L'article 18 détermine les modalités de régulation des véhicules et engins en *free-floating*, en permettant aux autorités organisatrices de la mobilité et, en Île-de-France, à Île-de-France Mobilités, de définir sur leur territoire des prescriptions particulières s'appliquant aux opérateurs mettant à disposition des utilisateurs des engins ou véhicules en *free-floating*.

L'article 19 crée une section du code des transports dédiée à la régulation des cycles à pédalage assisté, en soustrayant les conducteurs de ces cycles aux dispositions générales relatives au T3P en ce qui concerne les conditions d'aptitude et la détention d'une carte professionnelle et en leur imposant de disposer de véhicules adaptés, de conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et de contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile.

L'article 20 permet aux plateformes de mise en relation par voie électronique d'instaurer une charte qui détermine les conditions et modalités d'exercice de leur responsabilité sociale prévue par le code du travail et qui définit leurs droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elles sont en relation. L'établissement d'une telle charte ainsi que le respect des engagements

pris par la plateforme sur le fondement de ces éléments, ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

II. PRINCIPALES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

A. SUR L'OUVERTURE DES DONNÉES

S'agissant de l'animation de la démarche d'ouverture des données, les sénateurs ont précisé que les **régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole**, et que les métropoles, en accord avec la région, **peuvent exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité** dans lequel elles s'inscrivent (article 9).

S'agissant de la compensation financière, les sénateurs ont obligé l'utilisateur des données à s'acquitter d'une **compensation financière déclenchée dès la première requête** (article 9).

Les sénateurs ont également **permis à l'autorité organisatrice de la mobilité de décider de rendre obligatoire la transmission**, aujourd'hui entièrement facultative, des informations sur la localisation en temps réel des taxis sur leur zone de prise en charge – potentiellement par l'intermédiaire d'une centrale de réservation – au gestionnaire du **registre Le.Taxi** (article 9).

B. SUR LA MISE EN PLACE DE SERVICES D'INFORMATION ET DE BILLETTIQUE MULTIMODALES

À l'article 11, les sénateurs ont prévu une **ouverture obligatoire des services de vente et de réservation** de transport et de stationnement, **publics ou privés**, uniquement lorsque le service de billetterie multimodale est mis en place par une **autorité organisatrice de la mobilité**.

Les sénateurs ont également créé un **numéro unique d'appel national** pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

C. SUR LES VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS

Les sénateurs ont **réduit le délai de l'habilitation** à légiférer par voie d'ordonnance de l'article 12 de **vingt-quatre à douze mois**.

S'agissant des données des véhicules connectés, les sénateurs ont **élargi**, à l'initiative du Gouvernement, **le champ de l'habilitation figurant à l'article 13**, en particulier le champ des finalités et des données transmises. Les sénateurs ont toutefois réduit le délai d'habilitation de dix-huit à douze mois.

D. SUR LES EXPÉRIMENTATIONS DE NOUVELLES MOBILITÉS

Les sénateurs ont réduit le délai de l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance de l'article 14 de vingt-quatre à douze mois. Ils ont également précisé que les expérimentations nécessitant de **déroger à la loi à titre expérimental pourront concerner le covoiturage, le transport d'utilité sociale et le T3P** dans les zones peu denses.

Par ailleurs, ils ont précisé que la **convention** passée entre une autorité organisatrice et une entreprise pour l'organisation de services de transport réguliers ou à la demande **doit encourager le développement de solutions de mobilités innovantes** qui facilitent la multimodalité et l'intermodalité (article 14 *bis*).

E. SUR LE COVOITURAGE ET LES VOIES RÉSERVÉES

À l'article 15, les sénateurs ont institué une **prévalence** du signe distinctif de covoiturage délivré par l'AOM sur celui délivré par la région. Ils ont également octroyé des **compétences aux communes** en matière de covoiturage.

Les sénateurs ont **étendu la liste des véhicules** pouvant bénéficier des voies réservées par le maire à des **véhicules identifiés en fonction de leur niveau de polluants atmosphériques**, et non plus aux seuls véhicules à très faibles émissions comme prévu dans le projet de loi initial (article 15).

Ils ont également permis au maire de créer **des voies réservées sur les autoroutes et les routes express** (article 15), ainsi que sur les **bandes d'arrêt d'urgence** (article 15 *bis A*).

La faculté de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées a été étendue aux **services de police municipale** (article 16). Par ailleurs, la **protection des données** lors de la mise en place de tels dispositifs a été renforcée grâce au floutage des passagers à bord du véhicule contrôlé, à l'exception du conducteur, et à l'institution d'une campagne d'information locale précédant la mise en œuvre de tels dispositifs.

F. SUR LES VITESSES MAXIMALES DE CIRCULATION

Les sénateurs ont autorisé le président du conseil départemental à **déroger à la vitesse maximale autorisée** par le code de la route sur tout ou partie des routes départementales et ont octroyé la même faculté au préfet sur les routes nationales (article 15 *bis B*).

G. SUR LES REDEVANCES DE STATIONNEMENT

Les sénateurs ont permis l'instauration d'une tarification spécifique des redevances de stationnement pour les **personnes en situation de vulnérabilité**

économique ou sociale, en tenant compte pour cela de leur **revenu**, de leur **statut** ou du **nombre de personnes vivant au sein de leur foyer** (article 15 *bis*).

Ils ont également précisé qu'en **Île-de-France**, outre les communes, **les EPCI à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement**, après accord d'Île-de-France Mobilités (article 15 *ter*).

H. SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les sénateurs ont **encadré l'activité de cotransportage de colis** à l'article 17, en la définissant 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* ».

I. SUR LES VÉHICULES ET ENGIN EN FREE-FLOATING

Les sénateurs ont **substitué au régime de prescriptions particulières**, s'appliquant de façon générale sur leur territoire, **un régime d'autorisation préalable** délivrée aux opérateurs. Ils ont confié cette mission non plus aux autorités organisatrices, comme le prévoit le projet de loi initial, mais **aux communes et aux EPCI compétents en matière de police de la circulation et du stationnement**. Ils ont également étendu le champ des prescriptions sur lesquelles l'autorisation préalable peut porter (**plafond d'émissions de polluants**, publicité apposée sur les engins, etc.). Ils ont également précisé que cette autorisation peut porter sur le **montant de la redevance d'occupation du domaine public** dû par l'opérateur pour chaque véhicule ou engin.

J. SUR LES CYCLES À PÉDALAGE ASSISTÉ

À l'article 19, les sénateurs ont donné la possibilité aux communes et EPCI compétents en matière de police de la circulation et du stationnement de **soumettre les cycles à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable**, sur le modèle de celui qu'ils ont introduit à l'article 18 pour les véhicules et engins en *free-floating*.

K. SUR LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

L'article 20 a été supprimé par les sénateurs.

III. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR VOTRE COMMISSION

A. SUR L'OUVERTURE DES DONNÉES

Les données des **points de recharge publics** pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables ouvertes en application du règlement européen délégué ont été étendues à leur **puissance de recharge et à leur disponibilité** (article 9).

La compensation financière déclenchée dès la première requête a été supprimée, au profit d'une compensation financière facultative uniquement lorsque la transmission des données à un utilisateur **sollicite le service de fourniture des données au-delà de seuils** dont les caractéristiques et les niveaux sont définis par décret en Conseil d'État.

L'ARAFER, dans le cadre de son contrôle des déclarations de conformité aux exigences du règlement européen délégué, pourra réaliser des contrôles à la demande des autorités organisatrices ou des associations agréées de consommateurs. La liste des pouvoirs de sanction de l'ARAFER a été étendue pour y inclure la **possibilité de prononcer une interdiction temporaire** d'accès à tout ou partie des données mises à disposition par le point d'accès national, pour une durée n'excédant pas **un an**.

Il a en outre été précisé que **les missions et pouvoirs de sanction confiés à l'ARAFER s'appliquent également pour les données d'accessibilité** aux personnes handicapées ou à mobilité réduite rendues accessibles en application de l'article 10 du projet de loi. S'agissant de ces dernières, le détail, établi par la commission communale pour l'accessibilité, des itinéraires et cheminements autour des points d'arrêt prioritaires devra désormais être réalisé **en tenant compte du type de handicap** (article 10).

S'agissant du registre Le.Taxi (article 9), la **transmission au registre des informations relatives à la localisation** en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge a été rendue **obligatoire**.

B. SUR LA MISE EN PLACE DE SERVICES D'INFORMATION ET DE BILLETTIQUE MULTIMODALES

S'agissant des services d'information multimodale, il a été précisé que les autorités organisatrices doivent veiller à l'existence d'un service d'information qui doit porter sur **l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial**, et non dans leur ressort de compétence (article 11).

S'agissant des services de billettique multimodale, dits « services numériques multimodaux », il est désormais prévu que lorsque ces services délivrent des produits tarifaires ou des réservations de services de transport ou de stationnement, **en appliquant les conditions d'utilisation et les conditions tarifaires des fournisseurs des services**, alors les services numériques

multimodaux **peuvent de droit**, en respectant des obligations prévues par le code des transports, **délivrer la vente des services suivants** :

- des services de transport et de stationnement des autorités organisatrices, des collectivités et de leurs groupements ;
- des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national organisés par l'État ;
- d'autres services de transport sur le territoire régional ;
- des centrales de réservation de T3P.

Parallèlement, l'ARAFER s'est vue confier une **mission de règlement des différends portant sur la mise en œuvre des dispositions légales relatives aux services numériques multimodaux**.

Enfin, il est désormais prévu que les **opérateurs de transport publient par voie électronique les informations relatives à une annulation ou à un retard** susceptible d'ouvrir des droits aux voyageurs. Lorsqu'ils disposent de leurs coordonnées, les **opérateurs de transport devront transmettre ces informations aux voyageurs** (article 11 *bis*).

C. SUR LES VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS

Le **délaï d'habilitation** de l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance figurant à l'article 12 a été rétabli à **vingt-quatre mois**.

L'**ordonnance** issue de l'habilitation figurant à l'article 13 **devra** quant à elle **être publiée après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés**.

D. SUR LES EXPÉRIMENTATIONS DE NOUVELLES MOBILITÉS

L'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance inscrite à l'article 14 prévoit désormais que l'ordonnance puisse déroger, à des fins expérimentales, à des dispositions législatives **pour tester dans les territoires peu denses**, afin de réduire les fractures territoriales et sociales, **des solutions nouvelles de transport routier de personnes**. De plus, un rapport d'évaluation intermédiaire de ces expérimentations sera remis au Parlement au plus tard vingt-quatre mois après la publication de l'ordonnance.

E. SUR LE COVOITURAGE ET LES VOIES RÉSERVÉES

Les dispositions adoptées par le Sénat relatives à la prévalence du signe distinctif de covoiturage délivré par les AOM sur celui des régions, d'une part, et

aux compétences des communes en matière de covoiturage, d'autre part, ont été supprimées (article 15).

La liste des véhicules pouvant bénéficier des nouvelles voies réservées par le maire a été restreinte, outre les véhicules de transports en commun et les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage, aux **véhicules à très faibles émissions** et aux **taxis**.

L'autorité en charge de la police de circulation et du stationnement pourra également réserver une partie de la voie publique **du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération**, notamment sur les bandes d'arrêt d'urgence (article 15). En conséquence, l'article 15 *bis* A, redondant, a été supprimé.

F. SUR LES VITESSES MAXIMALES DE CIRCULATION

La possibilité introduite par les sénateurs, pour le président du conseil départemental, de déroger sur tout ou partie des routes départementales à la vitesse maximale autorisée par le code de la route a été maintenue, tandis que celle **octroyée au préfet sur les routes nationales a été supprimée** (article 15 *bis* B).

G. SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La définition du cotransportage de colis a été alignée sur celle du covoiturage, et a ainsi été étendue **aux véhicules terrestres à moteur** et non aux seules voitures particulières (article 17).

Le champ des plateformes concernées par l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance figurant à l'article 17 a été **étendu aux plateformes mettant en relation des clients et des entreprises de transport public routier collectif de personnes**.

H. SUR LES VÉHICULES ET ENGINES EN *FREE-FLOATING*

La mission de **délivrance de l'autorisation préalable** pourra être **déléguée par convention aux autorités organisatrices de la mobilité**, permettant ainsi une meilleure coordination des mesures de régulation à l'échelle intercommunale (article 18).

Les prescriptions sur lesquelles cette autorisation peut porter ont par ailleurs été étendues afin d'inclure :

- **l'entretien**, notamment le mode de recharge, de ces engins ;
- **l'encadrement des signaux sonores** émis par ces engins ;

– les mesures prises par l’opérateur pour s’assurer du respect des **règles garantissant la sécurité des piétons**.

Par ailleurs, le nouvel article 18 *bis* **étend aux engins de déplacement personnel et aux vélos à assistance électrique les sanctions** relatives aux obligations de limitation de vitesse par construction des véhicules de transport routier, applicables notamment aux constructeurs et responsables d’exploitation.

I. SUR LES CYCLES À PÉDALAGE ASSISTÉ

Le régime d’autorisation préalable introduit par les sénateurs pour les cycles à pédalage assisté a été remplacé par **un régime de prescriptions**, contrôlées *a posteriori* et déterminées par l’autorité compétente en matière de police de la circulation et du stationnement.

SYNTHÈSE DU TITRE III : M. JEAN-LUC FUGIT, RAPPORTEUR

I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI

Le titre III du projet de loi comporte cinq axes principaux.

Le premier consiste en la **promotion du vélo**, et, plus largement, des mobilités actives, afin de tripler, d'ici 2024, la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien. Pour ce faire, **l'article 21** dote les maires de la capacité à adapter les règles du code de la route pour favoriser et réguler les engins de déplacement personnel. **L'article 22** crée une obligation de marquage des vélos, afin de lutter plus efficacement contre le vol. L'ensemble des vélos vendus par des professionnels seront ainsi répertoriés au sein d'un répertoire national unique. Cet article crée également l'obligation de prévoir, à proximité des gares, un nombre suffisant de places de stationnement sécurisé pour les vélos.

Le deuxième concerne le **déploiement des infrastructures de recharge** pour des mobilités plus propres, et en particulier l'électricité et le gaz. Ce déploiement est promu par **l'article 23**, sous forme de pré-équipement et d'équipement dans les parcs de stationnement des bâtiments neufs, en application de la réglementation européenne. Il concerne également les bâtiments existants, par des améliorations apportées au droit à la prise, à **l'article 24**. **L'article 25** est pour sa part consacré au biogaz, afin de faciliter son injection dans les réseaux, notamment à des fins de promotion des mobilités utilisant du gaz comme carburant.

Le troisième axe concerne les **aides, notamment financières, aux mobilités du quotidien**. **L'article 26** crée un forfait mobilités durables, qui se substitue aux aides actuellement existantes (en matière de promotion du vélo et du covoiturage). Ce forfait, qui serait pris en charge par l'employeur pour un montant maximal de 400 €, fera l'objet de déductions fiscales et sera exonéré de cotisations sociales. Il vise à compenser les frais de transport des personnes qui se déplacent au quotidien à vélo et en covoiturage, sur une base forfaitaire.

Le projet de loi vise également à **lutter contre la pollution de proximité**, pour laquelle la France est en contentieux avec l'Union européenne. **L'article 27** du projet de loi prévoit que les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants et de ceux dans lesquels les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées comportent un plan d'action visant à réduire les émissions polluantes. Par ailleurs, si les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, les EPCI concernés devront créer des zones à faibles émissions (ZFE), dont les véhicules les plus polluants seront progressivement exclus, sur le fondement de **l'article 28**.

Enfin, **l'article 29** porte sur le **contrôle des émissions polluantes des véhicules à moteur**. Il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour adapter les normes internes aux règlements européens, afin notamment d'instaurer un dispositif de surveillance de marché visant à contrôler le respect des normes d'émissions polluantes tout au long de la vie des véhicules.

II. PRINCIPALES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a adopté **plusieurs mesures visant à la promotion du vélo**. Afin de favoriser l'intermodalité, le Sénat a complété **l'article 22** pour prévoir des obligations concernant les matériels ferroviaires neufs, qui devront permettre **l'emport de vélos à bord des trains**, dans les conditions fixées par décret, **de même que dans les bus**, avec un minimum de cinq vélos non démontés, qui devront pouvoir être transportés. Il a également inscrit dans la loi (à **l'article 22 bis A**) le « **savoir rouler** », qui consiste à assurer, dans l'enseignement primaire, la formation de tous les élèves à la circulation en sécurité à vélo. Il a donné valeur législative au schéma national des véloroutes et des voies vertes (**article 22 bis**). Par ailleurs, le stationnement des vélos sera facilité en centre-ville, dans la mesure où le **stationnement des voitures** sera progressivement interdit dans les cinq mètres précédant les passages piétons (**article 21 bis**).

S'agissant des **infrastructures de recharge** permettant une mobilité plus propre, le Sénat a prévu que les bornes de recharge permettent d'assurer la **bidirectionnalité des flux** et le **pilotage de la recharge**, à **l'article 23 ter**, afin d'optimiser la gestion du réseau électrique. Il a également inséré dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) l'obligation de prévoir une **planification du déploiement** des bornes de recharge pour les véhicules électrifiés, ainsi que des stations d'avitaillement en gaz pour les véhicules qui utilisent ce carburant, à **l'article 25 bis A**. Afin d'encourager la mobilité électrique, le Sénat a souhaité mobiliser le dispositif des certificats d'économies d'énergie pour financer le développement de ces infrastructures (**article 25 bis**).

Le Sénat a inséré un nouvel ensemble des mesures (**articles 26 A et 26 B**) visant à promouvoir le **verdissement des flottes**, en renforçant les obligations, pour les loueurs de voitures et les propriétaires de flottes de taxis et de VTC, de se doter de véhicules à faibles émissions, à l'occasion des renouvellements de véhicules, portant le pourcentage de véhicules concernés de 10 % à 20 %. Par ailleurs, il a créé une obligation, pour les entreprises gérant des flottes de plus de cent véhicules, d'acquisition, à l'occasion de chaque renouvellement de véhicules, d'au moins 10 % de véhicules à faibles émissions. Il a également introduit un **article 28 ter** visant à faciliter le **rétrofit**, c'est-à-dire la transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique, sans l'accord du constructeur.

Le Sénat a modifié les contours du **forfait mobilités durables (article 26)**, en permettant son **cumul avec la prise en charge du remboursement des abonnements de transport en commun**. Il a également porté le plafond d'exonérations fiscale et sociale de 200 € à 400 € pour les frais engagés pour la recharge de véhicules électriques, hybrides rechargeables et à hydrogène et a étendu le bénéfice du forfait mobilités durables aux conducteurs en covoiturage (seuls les passagers étant concernés dans le projet de loi initial).

S'agissant de la lutte contre la **pollution de proximité**, le Sénat a étendu à tous les EPCI volontaires la **possibilité de créer une zone à faibles émissions (article 28)**. Il a également assoupli les critères limitant les contrôles pouvant être effectués pour s'assurer du respect des restrictions de circulation au sein de la ZFE, en permettant que 50 % des véhicules circulant dans la zone soient contrôlés, en lieu et place d'un plafond de 15 % prévu dans le projet de loi. Il a pris en compte une autre forme de pollution, les nuisances sonores, en insérant un **article 28 ter**, qui vise à créer des **indicateurs de bruit événementiel** pour mieux mesurer l'intensité des nuisances à proximité des infrastructures ferroviaires.

III. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR VOTRE COMMISSION

La commission a adopté plusieurs amendements visant à **promouvoir la pratique du vélo**. En particulier, elle a contraint, à partir du 1^{er} juillet 2020, les poids-lourds à s'équiper d'une signalisation visant à matérialiser la présence d'**angles morts (article 22 bis AA)**. Elle a également prévu un **rapport annuel** concernant les vols de vélos et la progression du dispositif d'identification, afin de pouvoir disposer d'un bilan objectif en la matière (**article 22 bis AB**). Par ailleurs, l'obligation de doter les bâtiments de **stationnements sécurisés pour les vélos** a été étendue aux immeubles existants, en cas de travaux de rénovation (**article 22**). Enfin, **la construction d'aménagements cyclables a été rendue obligatoire** lors de la construction ou du réaménagement des **voies interurbaines**, sous réserve de l'existence d'un besoin et de la faisabilité technique et financière de ces aménagements (**article 22 ter**) et le schéma national des véloroutes et des voies vertes s'est vu assigner un objectif de continuité du réseau (**article 22 bis**).

En matière d'**infrastructures de recharge**, l'**obligation d'équipement** des parkings de plus de deux cents places des bâtiments neufs a été étendue (**article 23**) et le **droit à la prise**, pour les bâtiments existants, a été renforcé (**article 24**), en l'octroyant aux personnes qui ne seraient pas occupantes au sein de l'immeuble et en prévoyant la possibilité, pour le prestataire choisi d'accéder aux locaux afin d'établir son devis. La commission a également créé un **cadre légal applicable aux carburants alternatifs** (en particulier, l'électricité, le gaz, l'hydrogène et les biocarburants), en définissant les principes applicables aux infrastructures de recharge (**article 23 ter**). Elle a jugé que le dispositif des **certificats d'économie d'énergie** ne devait pas être détourné de sa finalité première (les économies d'énergie, notamment dans le secteur du bâtiment) et a en conséquence **supprimé l'article 25 bis**.

La commission a inscrit dans la loi (**article 26 AA**) des objectifs ambitieux, pour les trente années à venir, afin d'atteindre, **à l'horizon 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres**. Pour ce faire, les ventes de véhicules à faibles et très faibles émissions devront progresser d'ici 2030, dans le respect des exigences européennes et la vente des véhicules neufs à énergie fossile sera interdite au plus tard en 2040. Pour progresser vers ces objectifs, une trajectoire a été prévue pour le **verdissement des flottes** des entreprises comportant plus de cent véhicules (**article 26 A**) : les obligations de renouvellement annuel progresseront par pallier, jusqu'à atteindre 50 % de véhicules à faibles émissions en 2030.

Les dispositions relatives à la **lutte contre la pollution de l'air** ont été substantiellement renforcées par la commission. Les plans d'action établis par les EPCI devront fixer des **objectifs biennaux**, en s'appuyant sur l'expertise technique des associations agréées pour la qualité de l'air (**article 27**). Les conditions relatives au contrôle du respect des zones à faibles émissions (renommées **zones à faible émission mobilité**) ont été renforcées, afin d'assurer la constitutionnalité du dispositif (**article 28**). Par ailleurs, les communes se sont vues dotées de la possibilité de créer des **zones à trafic limité**, où la circulation pourrait être limitée à certains usages, afin de promouvoir les mobilités actives et de lutter contre la pollution de l'air et les nuisances sonores (**article 28 bis A**). Enfin, les mesures de **lutte contre les pics de pollution** de l'air ont été systématisées, notamment s'agissant des restrictions à la circulation (**article 28 bis B**).

La commission s'est également saisie du sujet de la **lutte contre la pollution sonore**, en précisant les critères ayant vocation à mesurer les nuisances sonores à proximité des infrastructures ferroviaires. Les **vibrations** et les **cumuls** de nuisance seront pris en considération (**article 28 ter**). Par ailleurs, un article général dédié à la **mobilisation de tous les acteurs**, publics comme privés, sera inséré dans la partie du code de l'environnement dédiée à la lutte contre le bruit (**article 28 quater**).

S'agissant du **forfait mobilités durables**, la commission a fait le choix de renvoyer le débat à la séance publique, afin de laisser le temps nécessaire aux partenaires sociaux pour progresser dans les négociations en cours.

SYNTHÈSE DU TITRE V : MME ZIVKA PARK, RAPPORTEURE

I. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI

Le chapitre I^{er} porte sur le renforcement de la sécurité des mobilités. **L'article 31** concerne la conduite automobile. Il vise à renforcer la protection des inspecteurs et des examinateurs chargés de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire et à lutter plus efficacement contre les conduites à risques en augmentant le nombre de cas dans lesquels la rétention et la suspension du permis de conduire ainsi que l'immobilisation et la mise en fourrière de véhicule sont possibles.

Les **articles 32 et 33** concernent les transports terrestres collectifs. L'article 32 permet de renforcer la sûreté dans les réseaux de transport en étendant le recours aux équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs dans les transports ferroviaires et guidés. L'article 33 adapte le périmètre d'intervention du service interne de sécurité de la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des services de transport public de voyageurs en Île-de-France.

Enfin, **l'article 34** habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures pour faire évoluer le droit relatif aux remontées mécaniques, le moderniser et le simplifier.

Le chapitre II comporte des mesures visant à renforcer la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial français. **L'article 35** sécurise le cadre juridique des conventions de terminal des grands ports maritimes. **L'article 36** habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour transformer la Société du Canal Seine-Nord Europe en un établissement public local. **L'article 37** habilite le Gouvernement à réformer par ordonnance le droit qui s'applique au transport maritime et fluvial pour combler des lacunes anciennes et l'adapter aux évolutions technologiques.

Le chapitre III comporte des dispositions de simplification relatives aux réseaux d'infrastructures. **Les articles 38 et 39** permettent de préparer la fin du monopole historique de la RATP en étendant les possibilités ouvertes à la RATP de constituer des filiales, en prévoyant le transfert des contrats de travail des salariés de la RATP aux nouveaux titulaires des marchés et en définissant les garanties sociales associées à ces transferts. **L'article 40** met en place un système de sanctions visant à dissuader la fraude au péage à flux libre sur le réseau autoroutier concédé pour favoriser le développement de ce système.

Le chapitre IV comprend une série de mesures diverses, qui concernent de nombreux secteurs et sont de nature très variées.

Suite à la forte diminution du nombre d'ouvrier dockers intermittents, **l'article 41** procède à la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et des bureaux centraux de la main-d'œuvre et prévoit le transfert des compétences qu'ils exerçaient. **L'article 42** inscrit dans la loi certains points issus du protocole d'accord du 4 octobre 2017 signé par les partenaires sociaux de la branche du transport routier. **L'article 45** supprime l'obligation pour les drones d'emport d'un dispositif de signalement sonore.

Les articles 43, 44 et 45 à 50 concernent le secteur ferroviaire. L'article 43 et les articles 46 à 50 sont issus de la lettre rectificative du Premier ministre du 20 février 2019. Certains reprennent des dispositions concernant le secteur des transports ferroviaires issues du projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français déposé sur le bureau du Sénat en octobre 2018 et qui avait seulement fait l'objet d'une première lecture au Sénat.

L'article 43 recrée une habilitation à légiférer par ordonnance, originellement intégrée dans la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire mais devenue caduque. Il habilite le Gouvernement 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. **L'article 44** habilite le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire. **L'article 46** exclut certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service. **L'article 47** exonère de l'obligation de séparation comptable les entreprises ferroviaires n'exploitant que des services urbains, suburbains ou régionaux sur certains réseaux. **L'article 48** exonère certaines entreprises de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises. **L'article 49** définit la procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service pendant au moins deux ans. **L'article 50** exonère certains conducteurs de trains de l'obligation de détenir une licence.

II. PRINCIPALES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Les articles 31 et 40 sont les principaux articles qui ont fait l'objet de modifications de fond notables. À **l'article 31**, le Sénat a supprimé les dispositions relatives au renforcement des sanctions contre les violences à l'encontre des inspecteurs du permis de conduire et assoupli les sanctions instaurées pour lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Le Sénat a également allégé les sanctions prévues par **l'article 40** pour fraude au péage en flux libre.

Les modifications apportées par le Sénat consistent essentiellement en l'introduction d'articles additionnels qui concernent une série de thèmes variés.

L'article 31 bis précise que l'agrément accordé aux auto-écoles par le préfet de département a une portée départementale.

Les **articles 32 bis, 32 ter et 32 quater** concernent la sécurité dans les transports en commun. L'article 32 *bis* comble une lacune du dispositif sanctionnant les fraudeurs dans les transports en commun qui prennent la fuite. L'article 32 *ter* crée une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP. L'article 32 *quater* facilite l'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé. Les **articles 38 bis et 38 ter** modernisent le cadre applicable aux contrats passés par Île-de-France Mobilités. Enfin, **l'article 44 bis** allonge de 48 heures à 72 heures le délai de déclaration individuelle de participation à une grève dans les transports en commun.

Les **articles 33 bis, 33 ter et 33 quater** visent à renforcer la sécurité des passages à niveau, notamment en développant l'usage de GPS permettant aux véhicules de transport en commun de les repérer et en prévoyant des diagnostics de sécurité de ces infrastructures.

Les **articles 35 bis, 37 bis B et 37 bis C** concernent le secteur maritime. L'article 35 *bis* vise à renforcer la compétitivité du pavillon français en assouplissant les conditions d'immatriculation des navires au registre international français. L'article 37 *bis* B modifie le barème de la taxe de séjour pour permettre d'augmenter le tarif applicable aux nuitées sur les navires et compenser les externalités négatives générées par la pollution atmosphérique due aux paquebots de croisière. L'article 37 *bis* C institue une stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, **l'article 40 bis** prévoit une tarification incitative pour les véhicules à carburants alternatifs dans le cadre des conventions de délégation autoroutières.

III. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR VOTRE COMMISSION

A. APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE ET RÉDUCTION DU COÛT DES RÉPARATIONS DES AUTOMOBILES

La commission a adopté une série de mesures pour favoriser l'apprentissage de la conduite. Elle a complété **l'article 31** pour instituer un contrat-type dans les auto-écoles (qui permettra de mieux comparer les prestations), pour créer un mécanisme de sur-amortissement fiscal pour l'acquisition par les écoles de conduite de simulateurs et pour mettre en place une expérimentation de désintermédiation de l'attribution des places d'examen

pratique du permis de conduire. La commission a aussi adopté un amendement portant article additionnel qui étend le dispositif de conduite encadrée (**article 31 bis A**). Enfin, elle a supprimé la limitation de l'agrément des auto-écoles à un champ de départemental introduit au Sénat (**article 31 bis**).

La commission a également adopté un amendement libéralisant de façon progressive et adaptée le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile, ce qui doit permettre de faire baisser leur prix (**article 31 sexies**).

B. SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT TERRESTRE

Pour renforcer la lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants, la commission a adopté un **article 31 bis B** prévoyant que des éthylotests soient placés à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter. La commission a également rétabli le dispositif de **l'article 31** supprimé par le Sénat qui ouvre au préfet la possibilité de faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière d'un véhicule pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, pour refus de se soumettre aux tests de contrôle de l'alcoolémie et de l'usage de produits stupéfiants ou encore pour conduite sans permis de conduire. Ce dispositif a par ailleurs été étendu à l'utilisation d'un véhicule pour procéder à un dépôt illégal d'ordures, qui peuvent notamment entraver la circulation. Par ailleurs, pour lutter contre les incivilités, la commission a rétabli le dispositif prévu par l'article 31 pour lutter contre les agressions des inspecteurs du permis de conduire (qui avait été supprimé par le Sénat).

En ce qui concerne la sécurité des passages à niveau, la commission a étendu le champ des diagnostics de sécurité prévus par **l'article 33 quater** introduit au Sénat et introduit un article permettant au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire de participer à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme concernant des zones qui comprennent des passages à niveau (**article 33 quinquies**).

Pour renforcer la sécurité dans les transports en commun, la commission a inscrit dans la loi le principe selon lequel les usagers des autobus peuvent bénéficier de l'arrêt à la demande en période nocturne (**article 31 bis C**).

Enfin, l'Assemblée a supprimé l'expérimentation des caméras-piétons pour les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP créée par le Sénat à **l'article 32 ter**.

C. DROITS SOCIAUX DES SALARIÉS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

La commission a adopté un article renforçant le cadre social applicable aux conducteurs de véhicules utilitaires légers, qui était extrêmement lacunaire (**article 31 bis D**).

Elle a aussi modifié les dispositions relatives au transfert des salariés de la RATP prévues par **l'article 39** pour déterminer les conséquences du refus de transfert et les modalités relatives à l'indemnité de licenciement versée en cas de refus de transfert. Le cadre social territorialisé a été étendu aux lignes de bus non urbaines de la RATP dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone dense urbaine francilienne. Enfin, la commission a complété cet article pour mettre en place une procédure de transfert automatique des contrats de travail en cas de changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs et définir les garanties dont disposent les salariés. Si ce dispositif s'applique dans toute la France, il permettra notamment de sécuriser la situation des personnels d'OPTILE et de garantir la continuité du service public dans les zones de la grande couronne où l'ouverture à la concurrence des services de bus aura lieu dès 2021.

La commission a introduit un **article 43 bis** qui vise à combler une lacune de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire pour permettre la conservation des garanties d'emploi et de maintien du régime spécial de retraite aux salariés de la SNCF dont le contrat de travail, transféré au nouvel attributaire d'un contrat de service public, serait ensuite de nouveau transféré, par celui-ci, à une autre entreprise qui appliquerait une convention collective différente de la convention collective de la branche ferroviaire.

Enfin, considérant que l'équilibre entre le droit de grève (qui est constitutionnellement garanti) et la continuité du service public doit être respecté, la commission est revenue sur l'allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève, adopté par le Sénat, en supprimant **l'article 44 bis**.

D. TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

La commission a pris des mesures relatives à la transition écologique du secteur des transports qui concernent les secteurs maritime, ferroviaire et routier.

Ainsi, elle a adopté un **article 37 bis AA** qui oblige les ports de plaisance de plus de 100 places à réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques. Par contre, jugeant que l'augmentation de la taxe de séjour n'était pas l'outil adapté pour lutter contre les externalités négatives des navires de croisière, elle a supprimé **l'article 37 bis B** introduit au Sénat. Par ailleurs, la commission a réécrit **l'article 40 bis** pour faire des conventions de délégation autoroutières un levier de la transition écologique du transport routier tout en assouplissant le dispositif très contraignant adopté par le Sénat. Enfin, elle a introduit un **article 51** qui institue une stratégie pour le développement du fret ferroviaire.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

1. Auditions menées par Mme Bérangère Abba (Titres I^{er} A et IV)

(par ordre chronologique)

Conseil économique, social et environnemental (CESE)

M. Bruno Duchemin, rapporteur de l’avis du CESE sur le projet de loi d’orientation des mobilités

Mme Éveline Duhamel, présidente de la section aménagement durable des territoires

M. Philippe Meraud, administrateur de la section aménagement durable des territoires

Cabinet de Mme Elisabeth Borne, ministre des transports

M. Julien Dehornoy, directeur du cabinet

M. Nicolas d’Arco, conseiller chargé des nouvelles mobilités et du transport maritime

Mme Nina Bourgier, conseillère parlementaire

Ministère des transports – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

Mme Sandrine Chinzi, directrice des infrastructures de transports

Mme Isabelle Andrivon, cheffe du service de l’administration générale et de la stratégie

M. Julien Pavy, conseiller parlementaire

France Nature Environnement (FNE)

Mme Anne Lassman Trappier, membre du réseau transports et mobilité durables et référente loi d’orientation des mobilités

Mme Morgane Piederrrière, responsable du plaidoyer et des relations institutionnelles

Fédération nationale des associations d’usagers des transports (FNAUT)

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

M. Bruno Gazeau, président

M. Jean Lenoir, vice-président

Conseil d'orientation des infrastructures

M. Philippe Duron, président

M. Pierre-Alain Roche, président de section du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et rapporteur général du Conseil d'orientation des infrastructures

Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Elisabeth Charrier, déléguée aux régions

Union des ports de France

M. Jean-Pierre Chalus, délégué général

SNCF Réseau

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

M. Patrick Jeantet, président-directeur général

Mme Radia Ouarti, directrice de cabinet

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire

Mouvement des entreprises de France (MEDEF)

M. François Remoue

M. Guillaume Leblanc, directeur des affaires publiques

Fédération nationale des travaux publics (FNTP)

M. Bruno Cavagné, président

M. Julien Guez, directeur général

M. Jean-Christophe Angenault, directeur de cabinet

Personnalités qualifiées

– M. Michel Savy, Université de Marne-la-Vallée, École nationale des ponts et chaussées

– M. Dominique Bureau, délégué général, ministère de la transition écologique et solidaire, Conseil économique pour le développement durable (CEDD)

Association française du rail (AFRA)

M. Claude Steinmetz, président

M. Franck Tuffereau, délégué général

Mme Marie-Pierre Berry, HA-HA&Associés

Fondation pour la nature et l'homme (FNH)

M. Samuel Leré, responsable du plaidoyer

Mme Marjorie Fontès, assistante plaidoyer

Mme Marie Chéron, responsable mobilité

Association française des gestionnaires d'infrastructures indépendants (AGIFI)

M. Alexis de Pommerol, président

Mme Pauline d'Héré, déléguée générale

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

M. Pascal Berteaud, directeur général

M. Georges Tempez, directeur infrastructures de transport et matériau

Société du canal Seine-Nord Europe

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance

M. Jérôme Dezobry, président du directoire

Association Agir pour le fluvial

M. Jean-Marc Samuel, président

Mme Anne Estingoy, vice-présidente de l'association Promofluvia

Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM)

M. David Zambon, directeur général

M. Patrick Porru, responsable des affaires techniques

M. Tristan Hirel, chargé de projet Observatoire national de la route (ONR)

Ministère de l'économie et des finances, ministère de l'action et des comptes publics

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

– Direction du budget

M. Laurent Pichard, chef du bureau des transports

M. Paul Giovachini, adjoint au chef du bureau des transports

– Direction générale du Trésor, service des politiques publiques

M. Harry Partouche

M. Arnaud Cerbelaud

M. Emmanuel Bétry

M. Yann Le Tourneur, directeur par intérim de Fin Infra

M. Pierre Guillot, directeur de projets à Fin Infra

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des matériaux (IFSTTAR)

M. Dominique Mignot, directeur du département transport, santé, sécurité

Mme Corinne Blanquart, directrice du département aménagement, mobilités et environnemental

Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

M. Christophe Béchu, président

M. Jean Abèle, secrétaire général

Comité des usagers du réseau routier national

M. François Bordry, président

Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur

M. Philippe Tabarot, vice-président délégué à la sécurité, aux transports et à l'intermodalité

M. Julien Langlet, directeur général adjoint des transports, mobilité et grands équipements

Voies navigables de France

(audition conjointe avec Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances)

M. Thierry Guimbaud, directeur général

Mme Muriel Mournetas, responsable des relations institutionnelles

M. Charles Bélard, directeur juridique, économique et financier

Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)

Mme Aline Mesples

Mme Laure Dubois

M. Jean-Marc Rivera

Association française des sociétés d'autoroutes (ASFA)

M. Arnaud Hary, président

M. Christophe Boutin, délégué général

Union routière de France (URF)

M. Jean Mesqui, président

M. Stéphane Levesque, directeur

Cour des Comptes

M. André Le Mer, président de section

M. Antoine Foulleron, conseiller référendaire

Réseau action-climat (RAC)

Mme Lorelei Limousin, responsable des politiques climat-transports

M. Olivier Schneider

Comité des armateurs fluviaux

M. François Bouriot, adjoint du délégué général

Routes de France

M. Pierre Calvin, président

M. Jean-Baptiste de Prémare, délégué général

Syndicat des équipements de la route (SER)

M. Aly Adham, président, président de Isosign

M. Dominique Monde, vice-président, directeur général adjoint de Fayat Énergie Services

M. Bertrand de La Fouchardière, directeur affaires publiques et gouvernementales, 3M France, adhérent

M. Julien Vick, délégué général

2. Auditions menées par M. Bruno Millienne (Titre I^{er})

(par ordre chronologique)

Fédération nationale des associations d’usagers des transports (FNAUT)

M. Bruno Gazeau, président

M. Jean Lenoir, vice-président

Wimoov

Mme Florence Gilbert, directrice générale

M. Mathieu Alapetite, directeur de la communication, des partenariats et des relations publiques

Union routière de France

M. Jean Mesqui, président

M. Stéphane Levesque, directeur

Association des sociétés françaises d’autoroutes (ASFA)

M. Arnaud Hary, président

M. Christophe Boutin, délégué général

Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales – Direction générale des collectivités locales (DGCL)

M. Frédéric Papet, sous-directeur, sous-direction des compétences et des institutions locales

Mme Isabelle Dorliat-Pouzet, cheffe de bureau, bureau des services publics locaux

M. Guillem Gervilla, conseiller chargé des relations avec les élus au cabinet du directeur général

Assemblée des départements de France (ADF)

M. François Durovray, président du conseil départemental de l’Essonne

M. Augustin Rossi, conseiller mobilités et logement (ADF)

M. Jérôme Gestin, directeur général adjoint Territoires et mobilités (Essonne)

Mme Ann-Gaëlle Werner-Bernard, conseillère chargée des relations avec le Parlement (ADF)

Association des maires ruraux de France (AMRF)

M. Dominique Dhumeaux, président de l'association des maires ruraux de la Sarthe, maire de Fercé-sur-Sarthe

Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M. Guy Le Bras, directeur général

M. Romain Cipolla, responsable du pôle Mobilité durable

Table ronde regroupant des constructeurs automobiles
(conjointe avec M. Jean-Luc Fugit, rapporteur sur le titre III)

– Comité des constructeurs français d'automobiles

M. Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales et techniques

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires

– Groupe Renault-Nissan

M. Nicolas Tcheng, chargé des relations avec le Parlement

Mme Marie-Laure Le Naire, chargée d'affaires publiques mobilités-électrique

– Toyota France

Mme Stéphanie Thumerelle, responsable communication corporate et communication extérieure

Mme Sophie Glemet, responsable du bureau parisien affaires gouvernementales et institutionnelles

M. Alexandre Hélibert, chargé des relations extérieures

– Renault Trucks

M. Jean-Marc Lange, directeur des affaires publiques

– PSA

M. Laurent Fabre, délégué affaires publiques

France Urbaine

M. Etienne Chaufour, directeur Île-de-France en charge de l'éducation, des solidarités et des mobilités

Cabinet de Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Stéphane Daguin, directeur adjoint de cabinet

Mme Nina Bourgier, conseillère en charge des relations avec les élus

Ministère de la transition écologique et solidaire – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Hervé Brûlé, adjoint au directeur général

Mme Florence Vianey, cheffe du bureau des politiques de déplacements

Mouvement des entreprises de France (MEDEF)

M. François Remoué, directeur adjoint

M. Guillaume Leblanc, directeur des affaires publiques

Association des maires de France (AMF)

M. Frédéric Cuillerier, président de l'association des maires du Loiret et de la commission transports de l'AMF, maire de Saint-Ay

Mme Louise Larcher, conseillère technique en charge des transports

Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME)

Mme Sandrine Bourgogne, secrétaire générale adjointe

M. Guillaume de Bodard, président de la commission environnement et développement durable

Mme Sabrina Benmouhoub, chargée de mission affaires publiques

Mairie de Paris

M. Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris, chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public

M. Hervé Lvifve, conseiller technique

M. Laurent Perrin, conseiller politique et parlementaire auprès de la maire de Paris

Mme Caroline Daude

Société du Grand Paris (SGP)

M. Thierry Dallard, président du directoire

M. Frédéric Brédillot, membre du directoire

M. Deniz Boy, directeur de mission relations territoriales

Association Mobilité Réduite

M. Jean-Michel Royere, président

Association des Paralysés de France (APF)

M. Nicolas Mérille, conseiller national accessibilité et conception universelle

Île-de-France Mobilités

M. Laurent Probst, directeur général

M. Maxime Bourdonnel, adjoint au chef de la division des affaires juridiques

M. Alexis Carlier

Régions de France

M. Michel Neugnot, président de la commission transports, vice-président de la région Bourgogne Franche-Comté

Mme Marie-Reine du Bourg, conseillère parlementaire

M. Nicolas Pujos, conseiller intermodalité, infrastructures et nouvelles mobilités

Métropole du Grand Paris

M. Paul Pourier, directeur général des services

M. Rémy Marcin, directeur des relations institutionnelles

Association des communautés de France (AdCF)

M. Charles-Eric Lemaigen, vice-président, conseiller métropolitain d'Orléans Métropole

M. Olivier Crépin, conseiller économie et mobilité

Mme Montaine Blonsard, responsable des relations parlementaires

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

M. Claude Faucher, délégué général

Mme Anne Meyer, directrice du département affaires économiques et techniques

Mme Valérie Beaudouin, directrice du département législation et affaires européennes

M. Nelson de Pessemier, chargé de mission relations institutionnelles

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

M. Pascal Berteaud, directeur général

M. Bertrand Dépigny, chargé de projet gouvernance de la mobilité

M. Stéphane Chanut, chef du département déplacements durables

Association française du rail (AFRA)

M. Claude Steinmetz, président

M. Franck Tuffereau, délégué général

3. Auditions menées par Mme Bérangère Couillard (Titre II)

(par ordre chronologique)

Association des maires ruraux de France (AMRF)

M. Dominique Dhumeaux, président de l'association des maires ruraux de la Sarthe

M. Cédric Szabo, directeur

Autorité pour la qualité des services de transport (AQST)

M. Alain Sauvant, directeur

Chambre syndicale des loueurs d'automobiles (CSLA)

M. Bruno Berdugo, président

M. Frédéric Provotelle, conseiller

Assemblée des communautés de France (AdCF)

M. Sébastien Miossec, président de Quimperlé communauté

Mme Amandine Fouché, responsable des relations parlementaires

M. Olivier Crépin, responsable économie, transport et mobilité

Table ronde regroupant des transporteurs de marchandises

– Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Élisabeth Charrier, déléguée aux régions

– Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)

M. Hervé Street, président de TLF Île-de-France

M. Philippe Munier, délégué régional

– Groupement des activités de transport et de manutention de la région Île-de-France (GATMARIF)

M. Jean-Pierre Gaumet, président

M. Hervé Brassac, conseiller

– **Syndicat national des transports légers (SNTL)**

M. Antoine Cardon, délégué général

Mme Mathilde Desgranges, consultante affaires publiques – Com’Public

Table ronde regroupant des entreprises de cotransportage

– **Cocolis**

M. Julien Lardé, directeur général

– **Colis-voiturage**

M. Christophe Camborde, directeur

M. Julien Pley, responsable marketing

– **Ecotruck Pooling**

M. Mehdi Bouretima, fondateur et gérant

Fédération nationale des usagers de transport (FNAUT)

Mme Véronique Wiesinger, membre du bureau national

Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (CEREMA)

M. Pascal Berteaud, directeur général

M. Jérémie Negre, directeur délégué

M. Laurent Chevereau, directeur d’études sur la connaissance des offres et services de mobilité

Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)

M. Jean-Sébastien Barrault, président

Mme Ingrid Mareschal, déléguée générale

Mme Sophie Labrune, responsable juridique

Délégation ministérielle à l’accessibilité

Mme Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l’accessibilité

Mme Muriel Larrouy, chargée de mission auprès de la déléguée

M. Laurent Chapelon, professeur d’aménagement de l’espace et d’urbanisme à l’Université Paul-Valéry Montpellier 3

Mme Anne-Marie Idrac, haute responsable de la stratégie nationale sur le véhicule autonome et **M. Xavier Delache**, sous-directeur des études et de la prospective à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère chargé des transports

Ville de Paris

M. Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public

M. Pierre Lada, directeur de cabinet de M. Christophe Najdovski

M. Hervé Levifve, conseiller technique au cabinet de M. Christophe Najdovski

Mme Caroline Daude, conseillère au cabinet de la maire de Paris

M. Laurent Perrin, conseiller politique et parlementaire auprès de la maire de Paris

Mme Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements

M. Yann Le Goff, chef de la section technique et assistance réglementaire au service des déplacements

Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M. Yann Mongaburu, président du syndicat mixte des transports en commun et vice-président de Grenoble-Alpes métropole, délégué aux déplacements

M. Guy Le Bras, directeur général

M. Benoit Chauvin, responsable du pôle technologie des transports et accessibilité

Table ronde regroupant des opérateurs de transport

– Régie autonome des transports parisiens (RATP)

Mme Marie-Claude Dupuis, directrice stratégie, innovation et développement

M. Julien Laurent, directeur des relations institutionnelles

– Transdev

M. Laurent Mazille, directeur des relations institutionnelles

M. Jean Coldefy, chargé de mission mobilités numériques

– Keolis

M. Nicolas Pelissier, directeur délégué aux collectivités et relations institutionnelles

M. Éric Chareyron, directeur de la prospective, des modes de vie et de la mobilité

Table ronde regroupant des entreprises de covoiturage
(conjointe avec M. Jean-Luc Fugit, rapporteur sur le titre III)

– **BlaBlaCar**

M. Frédéric Mazzella, président et fondateur

– **Mobicoop**

M. Bastien Sibille, président

– **GoMore**

M. Pierre-Louis Guédon, responsable marketing

M. Valentin Cheret, responsable commercial

– **iDVROOM**

M. Marc Deville-Marache, directeur commercial et partenariats

M. Aziz Ahrioui, directeur commercial adjoint

– **Ecov**

M. Thomas Matagne, président

– **Klaxit**

M. Julien Honnart, président et fondateur

– **Wimoov**

M. Karim Ait Youcef, directeur général adjoint

M. Mathieu Alapetite, directeur communication, partenariats et relations publiques

Etalab

M. Perica Sucevic, conseiller juridique du directeur interministériel du numérique et du système d'information et de communication de l'État, adjoint à la directrice

M. Ishan Bhojwani, responsable du point d'accès national aux données transports

Easymile

M. Benoit Perrin, directeur général

Navya

M. Pascal Lecuyot, directeur technique

M. Nicolas de Crémiers, directeur marketing

France expérimentation – direction interministérielle à la transformation publique (DITP) et direction générale des entreprises (DGE)

M. Thomas Cazenave, délégué interministériel à la transformation publique

M. Sébastien Malangeau, chargé de mission auprès du directeur général des entreprises

France urbaine

M. Etienne Chaufour, directeur Île-de-France en charge de l'éducation, des solidarités et des mobilités

M. Hervé Groléas, directeur de l'innovation numérique et des systèmes d'information au sein de la métropole de Lyon

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

M. Bernard Roman, président

Table ronde du secteur automobile

– Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

M. Xavier Horent, délégué général

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice des affaires publiques et de la communication

– Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)

M. Gaël Bouquet, directeur juridique

M. Pierre-Louis Debar, directeur de l'économie, des statistiques et des transports

– Plateforme automobile (PFA)

M. Marc Mortureux, directeur général

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires

– Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)

M. Laurent Ostojski, responsable juridique

M. Hugues Boucher, chargé d'affaires innovation et environnement

– Alliance des professionnels de l'automobile et de la mobilité (APAM)

M. Alain Landec, président de la Fédération de la distribution automobile (FEDA)

M. Gérard Polo, président de la Fédération nationale de l'artisanat automobile (FNA)

**Table ronde sur l’accessibilité des transports pour
les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap**

– Association des paralysés de France (APF)

M. Nicolas Mérille, conseiller national accessibilité et conception universelle

– Union nationale des amis et parents de l’enfance inadaptée (UNAPEI)

M. Bruno Le Maire, vice-président

– Association mobilité réduite

M. Jean-Michel Royere, président

Mme Nathalie Le Bourdonnec, secrétaire

Déplacement à Saint-Étienne sur l’application « Moovizy »

– Saint-Étienne Métropole

M. Rémi Dormois, directeur général adjoint

M. Bernard Dupas, directeur transports et mobilité

M. Fouad Bellouanas, directeur adjoint transports et mobilité

– M. Luc François, conseiller métropolitain délégué, maire de La Grand-Croix

– Société de transports de l’agglomération stéphanoise (STAS)

M. Ludovic Jourdain, directeur général

M. David Laine, chef de projet Moovizy

Mme Elodie Merley, chargée du marketing numérique

Île-de-France mobilités

M. Laurent Probst, directeur général

M. Kamel Ould-Said, directeur intermodalités, services et marketing

M. Benoît Boute, chef du département marketing et billettique

M. Olivier Vacheret, chef du département information et services numériques

Ministère de l’intérieur

– Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

Colonel Jérôme Bisognin, coordonateur de la sécurité des mobilités au cabinet du DGGN

Colonel Julien Burlet, chef de l’observatoire central des systèmes de transport intelligents (OCSTI)

Lieutenant-colonel Mathieu Grot

– Direction générale de la police nationale (DGPN)

M. Laurent Monbrun, conseiller juridique du DGPN

Inspection générale des affaires sociales (IGAS)

M. Nicolas Amar, inspecteur

M. Louis-Charles Viossat, inspecteur

Table ronde regroupant des syndicats de conducteurs de VTC

– CFDT VTC

M. Yazid Sekhri, secrétaire

M. Alexis Masse, secrétaire

– Intersyndicale nationale VTC

M. Brahim Ben Ali, secrétaire général du syndicat privé UVH (Union VTC Hauts-de-France), porte-parole national de l’intersyndicale nationale des VTC (ISN)

M. Debouz Nabil, secrétaire général des chauffeurs niçois CFDT Nice

– Association des VTC de France

M. Atyf Redoine, vice-président

M. Didier Settbon, secrétaire général et porte-parole

– Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT)

M. Dominique Jamois, vice-président

– Force ouvrière CAPA VTC

M. Abdellaoui Younes, secrétaire général

M. Cussy Mickael, secrétaire général adjoint

– Association alternative mobilité transport (AMT)

M. Charles Nahmias, directeur politique

M. Bensaci Yassine

**Table ronde regroupant des syndicats de conducteurs
et d’entreprises de taxis**

– Union nationale des taxis (UNT)

M. Rachid Boudjema, président

M. Cyrille Jullien, assistant du président

– Fédération nationale du taxi (FNT)

M. Didier Hogrel, président

M. David Bauer, conseiller technique

– **Chambre syndicale des coopératives des taxis**

M. Christophe Jacopin, président de la Scop GAT, directeur et administrateur de Gescop

M. Christophe Chavinier, président directeur général de Taxicop et gérant d’alpha Taxi

– **Chambre syndicale des cochers chauffeurs (CSCC) – CGT-taxis**

M. Bachir Beloucif, secrétaire

M. Karim Asnoun, secrétaire

– **Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT)**

M. Michel Gougeon, président

M. Jean-Michel Rebours, membre du bureau fédéral

– **Fédération nationale des taxis indépendants (FNIT)**

M. Ahmed Senbel, président

M. Mohamed Baasini, membre de la fédération des taxis indépendants de Paris

– **Union des syndicats FO-UNCP taxi**

M. Toursel Rabah, secrétaire général adjoint

M. Mohamed Dahmane

– **Fédération française des taxis de province (FFTP)**

M. Tony Bordenave, président

– **Union nationale des industries du taxi (UNIT)**

Mme Constance McKay, secrétaire générale

M. Armand Joseph-Oudin, délégué général

– **Syndicat national des centraux de réservation de taxi (SNCR)**

M. Yann Ricordel, président

M. Allan Underwood, délégué

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

M. Claude Faucher, délégué général

Mme Soazig Sarazain, directrice des affaires sociales

Mme Valérie Beaudouin, directrice de la législation et des affaires européennes

Mme Anne Meyer, directrice des affaires économiques et techniques

M. Nelson de Pessemier, chargé de mission relations institutionnelles

Ministère de la transition écologique et solidaire

– Cabinet de la ministre des transports

M. Julien Dehornoy, directeur de cabinet adjoint

M. Nicolas d’Arco, chef de projet nouvelles mobilités

Mme Nina Bourgier, conseillère en charge des relations avec le Parlement et les élus

– Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Hervé Brûlé, adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

M. Arnaud Guillé, conseiller sur le projet de loi d’orientation des mobilités

M. Olivier Gavaud, sous-directeur des études et de la prospective

Mme Julie Gozlan, cabinet du DGITM

M. Bernard Schwob, directeur de l’Agence française pour l’information multimodale et la billettique (AFIMB)

M. Louis Fernique, chef de la mission du transport intelligent

Table ronde regroupant des entreprises de *free-floating*
(conjointe avec M. Jean-Luc Fugit, rapporteur sur le titre III)

– Lime

M. Xavier Mirailles, directeur des affaires publiques

M. Arthur-Louis Jacquier, directeur général

M. Guillaume Chaban-Delmas, directeur conseil – M&M Conseil

– Indigo Weel

M. Jean Gadrat, directeur général

– Bolt (ex-Txfy)

M. Henri Capoul, directeur général France

M. Aurélien Pozzana, responsable des affaires publiques pour les régions Europe, Moyen-Orient et Afrique

– Cityscoot

M. Bertrand Fleurose, président et fondateur

Mme Céline Dubois, directrice du développement et des affaires publiques

Mme Marie-Olympia Meyruey, consultante affaires publiques – Rumeur publique

– **Coup**

M. Arthur Cassaignau, responsable marketing

Mme Agnès Dubois-Colineau, consultante – Arcturus group

– **Pony Bikes**

M. Paul-Adrien Cormerais, fondateur

Mme Clara Vaisse, cofondatrice

TripUp

M. Stephen Feingold, gérant

M. Antoine Grellet

Commission nationale de l’informatique et des libertés (CNIL)

M. Thomas Dautieu, directeur de la conformité

Mme Clémence Scottez, cheffe du service des affaires économiques

Mme Joanna Masson, juriste au service des affaires économiques

Mme Tiphaine Havel, conseillère pour les questions institutionnelles et parlementaires

Institut français des sciences et technologies des transports, de l’aménagement et des matériaux (IFSTTAR)

Mme Corinne Blanquart, directrice du département aménagement, mobilités et environnement

Mme Anne Aguiléra, directrice-adjointe du département aménagement, mobilités et environnement

Mme Michèle Guilbot, directrice-adjointe du laboratoire mécanismes d’accidents

M. Dominique Mignot, directeur du département transport, santé et sécurité

Groupe SNCF

M. Stéphane Volant, secrétaire général

M. Alexander Viros, directeur de Ouisncf

Mme Anne-Bosche Lenoir, directrice de la stratégie de TER

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire

Table ronde des plateformes de mise en relation par voie électronique

– Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR)

M. Henri Capoul, directeur France de Bolt (ex Txfy)

M. Maxime Drouineau, directeur des affaires publiques de Chauffeur-Privé

M. Guillaume Chaban-Delmas, directeur conseil – M&M Conseil

M. Bertrand Altmayer, président fondateur de Marcel

– Uber

Mme Alexandra Laferrière, responsable des relations institutionnelles pour l'Europe du Sud et de l'Ouest

M. Steve Salom, directeur général France-Suisse-Autriche

– Stuart

M. Damien Bon, directeur général

M. Mathieu Mercadier, directeur juridique

– Deliveroo

M. Louis Lepioufle, responsable des affaires publiques

– Heetch

M. Teddy Pellerin, cofondateur

Mme Alice Jubeau, responsable des affaires publiques

**Table ronde regroupant des fournisseurs
de services d'information multimodale**

– Google Maps

M. Thibault Guiroy, responsable des relations institutionnelles

– ViaMichelin

Mme Armelle Balvay, chargée d'affaires publiques

M. Thomas Nirschl, directeur digital

– Waze

M. Jérôme Marty, directeur général

Mme Marie-Luce Conrard-Guérini, responsable des questions de covoiturage

– Mappy

Mme Albane de Monchy, responsable des relations institutionnelles du groupe Solocal

M. Cyril Morcrette, directeur technique de Mapp

M. Pierre Cavelan, chargé d'affaires publiques – Samman

Secrétariat d'État chargé des personnes handicapées

Mme Virginie Magnant, directrice de cabinet auprès de Mme Sophie Cluzel,
secrétaire d'État

Mme Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l'accessibilité

Secrétariat d'État au numérique

M. Cédric O, secrétaire d'État

M. Nicolas Vignolles, chef de cabinet et conseiller parlementaire

4. Auditions menées par M. Jean-Luc Fugit (Titre III)

(par ordre chronologique)

Alliance des collectivités pour la qualité de l'air

Mme Françoise Schaetzel, présidente de l'Alliance des collectivités françaises pour la qualité de l'air, conseillère municipale à Strasbourg, conseillère à l'Eurométropole de Strasbourg

M. Guy Bergé, membre du conseil d'administration de l'Alliance, vice-président de Metz Métropole, maire de Jusy

M. Christian Leclerc, administrateur de l'Alliance, maire de Champlan

Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT)

M. Jean Lenoir, vice-président

M. Jean-François Hogu, président de la FNAUT Centre-Val-de-Loire

Réseau français des Villes-Santé

Mme Charlotte Marchandise-Franquet, présidente du réseau des villes-santé de l'OMS et adjointe au maire de Rennes

Mme Zoë Heritage, directrice du réseau des villes-santé de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

M. Clément Bader, responsable des projets au réseau des villes-santé de l'OMS

Ministère de la transition écologique et Solidaire – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Laurent Michel, directeur général

M. Philippe Geiger, adjoint à la directrice de l'énergie

M. Loïc Buffard, sous-directeur de l'efficacité énergétique et de la qualité de l'air

M. Cédric Bozonnat, chef du bureau des voitures particulières

Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH)

Mme Marie Chéron, responsable mobilités

M. Samuel Leré, responsable environnement et mondialisation

Mme Marjorie Fontès, responsable du plaidoyer

France Urbaine

M. Etienne Chaufour, directeur Île-de-France en charge de l'éducation, des solidarités et des mobilités

Association « 60 millions de piétons »

M. Gérard Foucault, président

M. Christian Machu, expert sécurité routière, conseiller du président

M. Claude Birenbaum, vice-président délégué

Table ronde sur la pollution atmosphérique

– Respire

M. Olivier Blond, président

M. Franck-Olivier Torro, délégué général

– Agence de contrôle des nuisances aériennes (ACNUSA)

Mme Nathalie Guitard, responsable du pôle qualité air et milieux

– ATMO France

M. Jean-Félix Bernard, président d'Airparif, et représentant d'Atmo France au Conseil national de l'air

Mme Karine Léger, directrice d'Airparif et référente urbanisme d'Atmo France

– Association pour la prévention de la pollution atmosphérique (APPA)

Mme Isabelle Roussel, présidente d'honneur

Mme Corinne Schadkowski, directrice

Fédération nationale des métiers du stationnement (FNMS)

M. Jean-Laurent Dirx, président

M. Édouard Lecomte, directeur général

Table ronde sur l'automobile

– Mobivia

M. Yann Marteil, directeur général délégué de Mobivia

Mme Bénédicte Barbry, directrice des affaires publiques et du développement durable

– Fédération nationale entrepreneurs artisans de l'automobile et de la mobilité (FNAA)

M. Gérard Polo, président national

M. Aliou Sow, secrétaire général

– **Syndicat national du contrôle technique automobile (SNCTA)**

M. Roland Thevenoux, président

– **Alliance des professionnels de l’automobile et de la mobilité (APAM)**

M. Régis Audugé, directeur général

M. Vilatte Michel, président du Syndicat des professionnels du pneu, administrateur

– **Conseil national des professions de l’automobile**

Mme Dorothee Dayraut-Jullian, directrice des affaires publiques et de la communication

Mme Clarisse Paris, chargée des affaires publiques

– **Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)**

M. Hugues Boucher, chargé d’affaires innovation et environnement

M. Laki Sola, conseil

Table ronde sur le co-voiturage

(conjointe avec Mme Bérangère Couillard, rapporteure sur le titre II)

– **BlaBlaCar et BlaBlaLines**

M. Frédéric Mazzella, président et fondateur de BlaBlaCar

– **Mobicoop**

M. Bastien Sibille, président

– **GoMore**

M. Pierre-Louis Guédon, responsable marketing

M. Valentin Cheret, sales manager

– **iDVROOM**

M. Marc Deville-Marache, directeur B2B et partenariats

M. Aziz Ahrioui, directeur commercial adjoint

– **Covoit’ici / Ecov**

M. Thomas Matagne, président d’Ecov

– **Klaxit**

M. Julien Honnart, président et fondateur

– **Wimoov**

M. Karim Ait Youcef, directeur général adjoint

M. Mathieu Alapetite, directeur communication, partenariats et relations publiques

Union française de l'électricité (UFE)

M. Mathias Laffont, conseiller économique et mobilité

Mme Charlotte Henkes, responsable des relations institutionnelles

Délégation interministérielle à la sécurité routière

M. Emmanuel Barbe, délégué à la sécurité routière

M. Pierre Vaiss, adjoint au sous-directeur de la protection des usagers

M. Luc Deshayes, adjoint à la cheffe du bureau de la législation et de la réglementation

Eurovignette

M. Pierre-Alexis Goubault

M. Julien de Witte

M. Emmanuel Grandserre

AVERE-France, Association nationale pour le développement de la mobilité électrique

M. Joseph Beretta, président

Mme Cécile Goubet, secrétaire générale

M. Clément Molizon, responsable des relations institutionnelles

Association des maires de France (AMF)

M. Frédéric Cuillerier, président des maires du Loiret et de la commission transport de l'AMF

M. Sylvain Bellion, responsable du département ville, urbanisme, transport

Mme Louise Larcher, conseillère technique

Mme Charlotte de Fontaines, chargée des relations avec le Parlement

France Nature Environnement (FNE)

Mme Anne Lassman Trappier, administratrice et membre du réseau transports et mobilité durables

Mme Geneviève Laferrere, responsable du réseau transports et mobilité durables

Mme Morgane Piederriere, responsable du plaidoyer et des relations institutionnelles

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

M. José Caire, directeur villes et territoires durables

M. Jérémie Almosni, chef du service transports et mobilité

Réseau action climat (RAC)

Mme Lorelei Limousin, responsable transport

Mme Jodie Soret, chargée des relations avec les pouvoirs publics à l'Unicef

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

M. Jean-Bernard Kovarik, directeur général adjoint

Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Elisabeth Charrier, déléguée aux régions

Coénove

M. Bernard Aulagne, président

M. Bertrand de Singly, membre

M. Vincent Rousseau

WWF France

M. Jean-Baptiste Crohas

M. Pierre Cannet

Mme Coline Peyre

Table ronde regroupant des syndicats d'employeurs

– Mouvement des entreprises de France (MEDEF)

M. François Remoue, directeur adjoint

Mme Fadoua Qachri, chargée de mission à la direction des affaires publiques

– Confédération des PME (CPME)

M. Guillaume de Bodard, président de la commission environnement et développement durable

Mme Sandrine Bourgogne, secrétaire générale adjointe

Mme Sabrina Benmouhoub, chargée de mission affaires publiques

– **Union des entreprises de proximité (U2P)**

M. Pierre Burban, secrétaire général

Mme Thérèse Note, responsable des relations parlementaires

Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible (AFHYPAC)

Mme Christelle Werquin, déléguée générale

M. Maxime Sagot, chargé des relations institutionnelles

Table ronde sur l'intermodalité

– **RATP**

Mme Marie-Claude Dupuis, directrice stratégie, innovation et développement

M. Julien Laurent, directeur des relations institutionnelles

– **Groupe SNCF**

M. Xavier Oui, directeur industriel et général du matériel de SNCF Mobilités

Mme Anne Guerrero, adjointe du directeur du développement durable de SNCF Réseau

Mme Carole Tabourot, directrice de l'expérience client et des services en gare, Gares&Connexions, responsable grands comptes Eurostar, Thalys, TGV Nord

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire du groupe

Table ronde sur le gaz

– **Comité français du butane et du propane**

M. Jean-Baptiste Jarry, responsable installations et sites GPL

– **Association française du gaz (AFGAZ)**

M. Patrick Corbin, président

M. Grégoire du Guerny, responsable affaires publiques

M. Gilles Durand, secrétaire général de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV)

– **TEREGA**

Mme Marie Claire Aoun, responsable du département des relations institutionnelles

Mme Mathilde Woringer, responsable des relations institutionnelles nationales

– **GRDF**

M. Bertrand de Singly, délégué stratégie

M. Olivier Bresson, directeur délégué territoires Auvergne Rhône-Alpes

Mme Muriel Oheix, chargée des relations institutionnelles

– **GRTgaz**

M. Vincent Rousseau, directeur de projet mobilité

M. Frédéric Moulin, délégué territorial Val-de-Seine

Union routière de France

M. Jean Mesqui, président

M. Stéphane Levesque, directeur

UTAC CERAM

Mme Béatrice Lopez de Rodas, directrice marque

Mme Céline Vallau, responsable du service expertise, réglementation, international

Table ronde sur les vélos

– **Union Sports et Cycles**

Mme Claire Rabès

– **Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle / Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)**

M. Grégoire Billette, responsable de la branche commerce et réparation de cycles et motocycles

Mme Dorothee Dayraut-Julian, directrice des affaires publiques et de la communication

– **Club des villes et territoires cyclables**

M. Pierre Serne, président

Mme Véronique Michaud, secrétaire générale

– **Fédération française des usagers de la bicyclette**

M. Olivier Schneider, président

Mme Agnès Laszczyk, administratrice

– **Heureux Cyclage**

M. Pierre-Eric Letellier, administrateur

Mme Claire Toubal, administratrice

– **Boite à vélo**

M. Mathieu Eymin

M. Philippe Genty

Table ronde regroupant des constructeurs d'automobiles
(conjointe avec M. Bruno Millienne, rapporteur sur le titre I^{er})

– Comité des constructeurs français d'automobiles

M. Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales et techniques

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires

– Groupe Renault-Nissan

M. Nicolas Tcheng, chargé des relations avec le Parlement

Mme Marie Laure Le Naire, chargée d'affaires publiques mobilités électriques

– Toyota France

Mme Stéphanie Thumerelle, responsable communication corporate et communication extérieure

Mme Sophie Glemet, responsable du bureau parisien affaires gouvernementales et institutionnelles

M. Alexandre Hélibert

– Renault Trucks

M. Jean-Marc Lange, directeur des affaires publiques

– PSA

M. Laurent Fabre, délégué affaires publiques

Retrofuture Electric Vehicles

M. Arnaud Pigounides, président de la société Retrofuture, co-président de l'association AIRe

M. Gérard Feldzer, président de la société Carwatt, co-président de l'association AIRe

M. Marc Tison, co-fondateur de la société Retrofuture, directeur du collège des ingénieurs de l'association AIRe

M. Thibaut Moura, société Com'Publics

Table ronde sur la pollution atmosphérique à Paris

– Métropole du Grand Paris

M. Patrick Ollier, président

M. Daniel Guiraud, 6^e vice-président délégué à la mise en œuvre de la stratégie environnementale et au développement des réseaux énergétiques

M. Paul Mourier, préfet, directeur général des services

M. Rémy Marcin, directeur des relations institutionnelles

– **Airparif**

M. Jean-Félix Bernard, président

Mme Karine Leger, directrice générale

– **Île-de-France Mobilités**

M. Laurent Probst, directeur général

M. Maxime Bourdonnel, juriste

M. Inravi Thiounn, conseiller du directeur général

– **Préfecture de région**

M. Jérôme Goellner, directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie (DRIEE)

M. Thomas Bouyer, chef du service énergie climat véhicules

Association négaWatt

M. Yves Marignac, porte-parole

M. Stéphane Chatelin, directeur de l'association

Mme Charline Dufournet, chargée des relations institutionnelles

Table ronde regroupant des syndicats de salariés

– **Confédération française démocratique du travail (CFDT)**

M. Philippe Portier, secrétaire national

Mme Caroline Werkoff, secrétaire confédérale chargée des relations avec le Parlement

Mme Sophie Gaudeul, secrétaire confédérale en charge de la biodiversité

– **Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC)**

M. Guillaume Cadart, secrétaire général de la fédération transport

Ville de Paris

M. Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris

M. Hervé Levifve, conseiller technique

M. François de Gasperi, collaborateur

M. Laurent Perrin, conseiller politique et parlementaire auprès de la maire de Paris

Mme Caroline Daude, conseillère, cabinet de la maire de Paris

Commission nationale de l’informatique et des libertés (CNIL)

M. Thomas Dautieu, directeur de la conformité

Mme Clémence Scottez, cheffe du service des affaires économiques

Mme Joanna Masson, juriste au service des affaires économiques

Mme Tiphaine Havel, conseillère pour les questions institutionnelles et parlementaires

Table ronde regroupant des entreprises de *free floating*

(conjointe avec Mme Bérangère Couillard, rapporteure sur le titre II)

– Lime

M. Xavier Mirailles, directeur des affaires publiques

M. Arthur-Louis Jacquier, directeur général

M. Guillaume Chaban-Delmas, directeur conseil - M&M Conseil

– Indigo Weel

M. Jean Gadrat, directeur général

– BOLT (ex-Txfy)

M. Henri Capoul, directeur général France

M. Aurélien Pozzana, responsable des affaires publiques pour la région Europe–Moyen-Orient–Afrique

– Cityscoot

M. Bertrand Fleurose, président-fondateur de Cityscoot

Mme Céline Dubois, directrice du développement et des affaires publiques

Mme Marie-Olympia Meyruey

– Coup

M. Arthur Cassaignau, marketing manager

Mme Agnès Dubois-Colineau, conseil, Arcturus group

– Pony Bikes

M. Paul-Adrien Cormerais

Mme Clara Vaisse

Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M. Guy Le Bras, directeur général

M. Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable

Association des communautés de France (AdCF)

M. Charles-Éric Lemaigen, premier vice-président et conseiller métropolitain d'Orléans Métropole

Mme Montaine Blonsard, responsable des relations parlementaires

M. Olivier Crépin, conseiller économie et mobilité

Le Club des voitures écologiques et Club du dernier kilomètre de livraison

M. Marc Teyssier d'Orfeuil, directeur général, Com'Publics, agence qui anime le Club des voitures écologiques

M. Thibaut Moura, directeur adjoint, responsable du pôle mobilité-énergies

Mme Mathilde Desgranges, consultante, pôle mobilité-énergies

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

M. Pascal Berteaud, directeur général

M. Stéphane Chanut, chef du département déplacements durables, Cerema territoire et villes

M. Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements, Cerema territoire et villes

Ministère des transports – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Hervé Brûlé, adjoint au directeur général

M. Arnaud Guillé, conseiller sur le projet de loi d'orientation des mobilités au cabinet du directeur général

Mme Virginie Schwarz, directrice de l'énergie

M. Philippe Geiger, adjoint à la directrice de l'énergie

M. Olivier David, chef du service climat et efficacité énergétique

Mme Anne-Florie Coron, sous-directrice de la sécurité d'approvisionnement et des nouveaux produits énergétiques

M. Loïc Buffard, sous-directeur de l'efficacité énergétique et de la qualité de l'air

M. Nicolas Clausset, chef du bureau des réseaux d'électricité

M. Cédric Bozonnat, chef du bureau des voitures particulières

Mme Aude Charrier, chef du bureau politiques de l'atténuation et du climat

M. Julien Pavy, conseiller parlementaire au cabinet du directeur général

Déplacement à Grenoble
Siège de la Métropole Grenoble-Alpes Métropole

Table ronde sur la zone à faibles émissions

M. Christophe Ferrari, président de Grenoble-Alpes Métropole

M. Yann Mongaburu, président du syndicat mixte des transports en commun et vice-président aux déplacements

Mme Marie-Blanche Personnaz, directrice d'ATMO AuRA

Spacetrain

M. Emeuric Gleizes, directeur général

Mme Charlotte Jurus, responsable affaires publiques

M. Faouzi Benammar, responsable développement

PFA (Plateforme Automobile)

M. Marc Mortureux, directeur général

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires

ENEDIS

M. Dominique Lagarde, directeur du programme mobilité

M. Pierre Guelman, directeur des affaires publiques

Paris sans voiture

Mme Aude Ghilbert

M. Vincent Madeline

M. Sébastien Finet

Mme Delphine Grinberg

Syndicat national des producteurs d'alcool agricole (SNPAA)

M. Nicolas Kurtsoğlu, responsable carburants

M. Nicolas Riolland, responsable affaires publiques à la Confédération générale des planteurs de betteraves

M. Gildas Cotten, responsable nouveaux débouchés à l'Association générale des producteurs de maïs (AGPM) / Association générale des producteurs de blé (AGPB)

M. Fred Guillo, consultant

M. Stéphane Piednoir, sénateur

Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP)

M. François Adam, directeur

M. Alexandre Trémolière

Mme Catherine Belliot

M. Alexandre Challat

EDENRED France

M. Julien Tanguy, directeur général

M. Erwan Sence

FedEx express Europe / Union française de l'express (UFEX)

M. Tanguy Marziou, vice-président de l'Union française de l'express et responsable affaires publiques et règlementaires de FedEx en France

5. Auditions menées par Mme Zivka Park (Titre V)

(par ordre chronologique)

Ministère de l'intérieur - Direction générale de la gendarmerie nationale

Colonel Jérôme Bisognin, coordonnateur de la sécurité des mobilités au cabinet du directeur général de la gendarmerie nationale

Ministère de l'intérieur - Délégation à la sécurité routière (DSR)

M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière

M. Ludovic Guillaume, sous-directeur de la protection des usagers de la route

M. Pierre Vaiss, adjoint de M. Ludovic Guillaume

Mme Marion Joffre, cheffe du bureau de la législation et de la réglementation, sous-direction de la protection des usagers de la route

Armateurs de France

M. Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France et président du conseil de surveillance de Brittany Ferries

M. Hervé Thomas, délégué général

Mme Laurène Niamba, responsable affaires juridiques et fiscales

M. Charles Feld, représentant du département institutionnel de la compagnie CMA CGM

Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM)

M. Hubert Carré, directeur général

Mme Julie Maillet, juriste en droit social

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

M. Michel Gate, directeur général

M. Christian Rose, directeur des relations adhérents et institutionnels

**Ministère de la transition écologique et solidaire/Ministère des transports –
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGTIM)
– Direction des affaires maritimes**

M. Thierry Coquil, directeur des affaires maritimes

M. Vincent Denamur, sous-directeur de la sécurité maritime

Mme Claire Adam, conseillère juridique, sous-direction de la sécurité maritime

Mme Catherine Rodolphe-Merot, cheffe du bureau du travail maritime, de la santé
et de la sécurité au travail maritimes – sous-direction des gens de mer et de
l’enseignement maritime

M. Arnold Rondeau, adjoint au chef de la mission flotte de commerce

Île-de-France Mobilités

M. Laurent Probst, directeur général

M. Guillaume Autier, chargé de projet intermodalités, services et marketing

M. Inravi Thiounn, conseiller du directeur général

Union des ports de France (UPF)

M. Jean-Pierre Chalus, délégué général

Comité des armateurs fluviaux

M. Didier Leandri, président délégué général

M. François Bouriot, adjoint du président

Force ouvrière

Mme Béatrice Clicq, secrétaire confédérale

Mme Florence Rochet, assistante confédérale

M. Zaïnîl Nizaraly, secrétaire fédéral à la fédération équipement, environnement,
transport et services-FO

M. Daniel Ferte, représentant de la fédération des cheminots

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

M. Bernard Roman, président

Association des sociétés françaises d’autoroutes (ASFA)

M. Arnaud Hary, président

M. Christophe Boutin, délégué général

Régie autonome des transports parisiens (RATP)

M. Jean Agulhon, directeur général adjoint, directeur des ressources humaines

M. Jérôme Harnois, directeur chargé de la maîtrise des risques, des enjeux de sûreté et des relations institutionnelles

M. Julien Laurent, directeur des relations institutionnelles

Union nationale des industries de la manutention (UNIM)

M. Christian de Tinguy de la Giroulière, président

M. Ronan Sevette, délégué général

M. Etienne Bodard, conseil

Optile

M. Jean-Sébastien Barrault, président d'Optile et de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)

Mme Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV

M. Thierry Colle, délégué général d'Optile

Ministère de l'intérieur - Direction générale de la police nationale (DGPN)

M. Laurent Monbrun, conseiller juridique du directeur général de la police nationale

Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

M. Erwan Poumeroulie, délégué aux affaires juridiques et sociales

Objectif OFP (opérateurs ferroviaires de proximité)

M. Jacques Chauvineau, président

M. André Thinières, délégué

M. Philippe François, président de Sécurail

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

M. Claude Faucher, délégué général

Mme Soazig Sarazain, directrice des affaires sociales

M. Nelson de Pessemier

Domaines skiabiles de France

M. Alexandre Maulin, président

M. Pascal Tournier, président délégué

Confédération française démocratique du travail (CFDT)

M. Edgar Stemer, secrétaire général de la Fédération générale transports et environnement (FGTE-CFDT)

M. Sébastien Mariani, secrétaire général adjoint de l'Union fédérale des cheminots et activités complémentaires (UFCAC-CFDT), membre du bureau FGTE-CFDT

M. Étienne Russo, membre de la commission exécutive de la FGTE-CFDT, trésorier adjoint

Union TLF

M. Alexis Degouy, délégué général

M. Pascal Vandalle, directeur délégué transports terrestres

Union syndicale Solidaires Transports

M. Lionel Jorand, secrétaire de l'Union Solidaires Transport

M. Eric Meyer, secrétaire fédéral SUD-Rail

M. Bruno Poncet, secrétaire fédéral SUD-Rail

Fédération UNSA Transport

M. Baptiste Arsale, secrétaire général

M. Thierry Babec, secrétaire général

M. Mourad Chikh

M. Tony Lefevre

Conseil départemental de la Somme

M. Laurent Somon, président

M. David Peltier, chargé de projet mission grandes infrastructure

Voies navigables de France (VNF)

M. Thierry Guimbaud, directeur général

Mme Muriel Mournetas, responsable des relations institutionnelles

M. Charles Bélard, directeur juridique, économique et financier

Confédération générale des travailleurs (CGT)

M. Frédéric Le Merrer, secrétaire général de l'Union interfédérale Transports

M. Olivier Mougeot, co-secrétaire général de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement

M. Fabrice Michaud, secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats de transports

M. Jacky Albrand, secrétaire fédéral de la Fédération nationale des syndicats de transports

M. Sébastien Gasc, secrétaire fédéral de la Fédération CGT Cheminots

M. Hervé Gomet, conseiller fédéral de la Fédération CGT Cheminots

M. Michel Le Cavorzin, secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes

M. Jean Philippe Chateil, secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande

Ministère de la transition écologique et solidaire/Ministère des transports - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGTIM) - Direction des services de transport et direction des infrastructures de transport

M. Hervé Brûlé, adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

M. Arnaud Guillé, conseiller sur le projet de loi d'orientation des mobilités au cabinet du directeur général

M. Julien Pavy, conseiller parlementaire au cabinet du directeur général

Direction des services de transport :

M. Franck Agogué, adjoint au directeur des services de transport

Mme Isabelle Gally, cheffe du département de la sûreté dans les transports –
département de la sûreté dans les transports

Mme Anne-Emmanuelle Ouvrard, sous-directrice de la sécurité et de la régulation
ferroviaire

M. Nicolas Péron, chef du bureau des opérateurs et des infrastructures de transport
collectif – sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des
déplacements urbains

Mme Elise Texier, sous-directrice du travail et des affaires sociales

M. Nicolas Trift, sous-directeur des ports et du transport fluvial

Mme Marie-Laure Bailly-Maître, cheffe du bureau de l'organisation et de la
réglementation portuaire – sous-direction des ports et du transport fluvial

Mme Stéphanie Peigny-Couderc, cheffe du bureau du transport fluvial – sous-direction des ports et du transport fluvial

Direction des infrastructures de transport :

M. Bruno Dicianni, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables

Mme Pauline Campergue, cheffe du bureau du suivi des contrats et de l'aménagement du réseau – sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé – service de la gestion du réseau routier national

Groupe SNCF

M. Stéphane Volant, secrétaire général du groupe SNCF

M. Raphaël Poli, directeur de la stratégie du groupe SNCF

M. Eric Veillard, directeur de projet / chef de mission lignes de desserte fine du territoire de SNCF Réseau

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire du groupe SNCF

Association française du rail (AFRA)

M. Claude Steinmetz, président

M. Franck Tuffereau, délégué général

Mme Marie-Pierre Berry, HA-HA & Associés

Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Mme Florence Rousse, directrice générale

M. Hubert Blanc, directeur des référentiels