

## 6<sup>e</sup> séance

### MOBILITÉS

Projet de loi d'orientation des mobilités

*Texte adopté par la commission - n° 2206*

#### TITRE I<sup>ER</sup> A

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

#### Article 1<sup>er</sup> A

- ① I. – Le présent article fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019–2037.
- ② Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :
- ③ 1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ④ 2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- ⑤ 3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.
- ⑦ À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑨ b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑩ c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;
- ⑪ d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;
- ⑫ e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux ;
- ⑬ f) *(Supprimé)*
- ⑭ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.
- ⑮ II. – Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la stratégie et de la programmation financière énoncées au I.

## RAPPORT ANNEXÉ

① Le présent rapport annexé à la loi d'orientation des mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1<sup>er</sup> A de la présente loi.

② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la présente loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

### ③ I. – La programmation des investissements

④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.

⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans les systèmes de transport. La présente programmation prévoit une

⑦

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

⑧ Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023–2027.

⑨ Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

⑩ Elle suppose la sécurisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles.

⑪ Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014–1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

⑫ Elle suppose l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

⑬ Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

⑭ Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en quatre ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

augmentation de 40 % des investissements de l'État dans les transports entre les périodes 2014–2018 et 2019–2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019–2023 atteindront un total de 13,7 milliards d'euros, financés à partir de niveaux adaptés de recettes affectées par les lois de finances, conformément à la chronique indicative suivante, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑮ – améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

⑯ – accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

⑰ – contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

⑱ – améliorer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

⑲ Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en cinq programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

⑳ – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

- ⑳ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ㉑ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
- ㉒ – développer l’usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
- ㉓ – renforcer l’efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.
- ㉔ Enfin, cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d’accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d’entretien que de développement des infrastructures.

## ㉕ II. – Les programmes d’investissement prioritaires

### ㉖ *Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants*

- ㉗ L’entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C’est d’abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l’état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d’entretien des infrastructures et la nécessité d’en accroître les volumes. Au delà, il est indispensable d’engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d’en accroître la sécurité et la qualité. Il s’agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé et de préparer l’avenir.
- ㉘ Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés pour des opérations curatives afin d’assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l’état du patrimoine.
- ㉙ Pour mettre fin à cette tendance, l’audit externe commandé par le Gouvernement a permis d’aider l’État à définir et à optimiser sa stratégie d’entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.
- ㉚ Ces dix dernières années, l’État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d’entretien, d’exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d’une année sur l’autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l’ensemble du réseau.
- ㉛ En matière d’ouvrages d’art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l’anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. L’État accompagnera les collectivités territoriales dans l’inventaire de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l’attractivité française et présentent aujourd’hui des risques de sécurité mal connus. Les dispositifs existants d’appui de l’État aux collectivités territoriales en matière d’ingénierie seront consolidés. À

cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d’ouvrages d’art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie.

- ㉜ Les crédits d’entretien, d’exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d’ici à 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l’État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de 100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018–2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018–2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- ㉝ La sécurité et la viabilité du réseau constituent l’enjeu principal avec l’amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.
- ㉞ Enfin, au delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d’optimisation de l’usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d’information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l’infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d’échange d’informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l’infrastructure.
- ㉟ Concernant le réseau fluvial, l’audit externe sur l’état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l’État, a mis en évidence l’insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.
- ㊱ L’État augmentera progressivement les crédits de l’AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d’ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d’investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d’environ 190 M€/an à cet horizon.
- ㊲ En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi n° 2018–515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l’État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d’infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d’assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.
- ㊳ En complément, l’État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, notamment de mise en sécurité des passages à niveau, de lutte contre le bruit et de mise en conformité

de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, *via* les opérations inscrites dans les contrats de plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures et lorsque cela permet d'en limiter le coût, la durée et les nuisances pour les usagers, SNCF Réseau veille à ce que ces travaux soient menés de manière concomitante.

- 40 L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.
- 41 *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- 42 La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité donnée à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains. Pour ce faire, d'ici au 30 juin 2020, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement.
- 43 Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis quatre décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.
- 44 Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.
- 45 Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclen-

cher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles, notamment afin de favoriser la réalisation de projets de « RER métropolitains ».

- 46 Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, à élargir certains quais et à en augmenter le nombre, à simplifier la gestion de l'infrastructure et à moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.
- 47 Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.
- 48 L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux élevés de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Sont notamment concernés les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.
- 49 En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation ÉRTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 31 mars 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.
- 50 Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.
- 51 *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*
- 52 Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

- 53 Bien que le trafic y reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur dix ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.
- 54 Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants, visant à améliorer la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.
- 55 Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.
- 56 Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic ou les plus accidentogènes, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques décrits dans le présent II, contribueront à une desserte efficace des territoires.
- 57 Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (Lignes d'aménagement du territoire), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.
- 58 Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés dans le cadre des contrats de plan État-région ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.
- 59 *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie*
- 60 La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations dues à plusieurs facteurs : prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active ; développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société ; innovations technologiques et essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.
- 61 En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets comme, par exemple, les actions de promotion du covoiturage.
- 62 À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :
- 63 – 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- 64 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- 65 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.
- 66 Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.
- 67 En complément, les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050.
- 68 L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.
- 69 *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*
- 70 Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises notamment en zone urbaine, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.
- 71 Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations, de soutenir le développement de nos ports et d'élargir leur *hinterland* par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur le territoire. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les cinq ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.
- 72 L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes et de leur *hinterland*, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son

soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

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

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

### 75 III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

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

77 Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion), le cas échéant en faisant porter par une délégation de service public autoroutier ou par toute autre procédure existante la création ou l'aménagement d'infrastructures à gabarit routier ayant pour effet de faciliter, sécuriser ou fluidifier l'accès à une autoroute ou aux itinéraires qui la prolongent.

78 L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent, d'ici 2023, de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

79 Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

80 Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées au II.

81 C'est donc sur les bases du scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

82 Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

**Amendement n° 380** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrière, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Compléter l'alinéa 12 par la phrase suivante :

« L'État réaffirme dans ce cadre son engagement au maintien de la liaison de fret ferroviaire entre Perpignan et Rungis ; ».

**Amendement n° 468** présenté par Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Compléter l'alinéa 12 par la phrase :

« L'État affirme son engagement au maintien de la liaison de fret ferroviaire entre Perpignan et Rungis ; ».

**Amendement n° 762** présenté par Mme Vainqueur-Christophe et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« *e bis* Le soutien à une politique nationale de continuité territoriale outre-mer tendant à rapprocher les conditions d'accès des populations aux services publics de transport de celles de la métropole en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale concernée ; ».

**Amendement n° 763** présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant :

« Dans le cadre de cette stratégie, sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants afin d'accélérer le portage et la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires que le Conseil d'orientation des infrastructures a identifiées comme restant à réaliser dans son rapport présenté en février 2018. »

**Amendement n° 598** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Juanico, M. Hutin, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Paulangevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault,

M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory, Mme Tolmont et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Afin d'assurer le financement des investissements de l'État dans les infrastructures de transport pour la période 2019–2037 prévus par la présente loi, le Gouvernement lèvera un emprunt à moyen terme et à long terme destiné à couvrir à due concurrence l'écart entre les dépenses prévues par la trajectoire fixée par la même loi et les ressources actuellement identifiées pour les financer. »

**Amendement n° 487** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Paulangevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Au plus tard un an après la promulgation de la présente loi, les contrats prévus aux articles L. 2102–5, L. 2111–10 et L. 2141–3 du code des transports sont actualisés pour tenir compte notamment de cette programmation. Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100–3 du même code est amendé pour préciser les conditions techni-

ques et financières de réalisation des investissements ferroviaires jusqu'en 2026, notamment les contributions publiques correspondantes. »

**Amendement n° 73** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

À la deuxième phrase de l'alinéa 5, substituer au taux :

« 40 % »

le taux :

« 60 % minimum ».

**Amendement n° 71** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Rédiger ainsi les cinq dernières colonnes de la seconde ligne du tableau de l'alinéa 7 :

«

3 000	3 300 ( <i>a minima</i> 3 000)	3 600 ( <i>a minima</i> 3 000)	3 900 ( <i>a minima</i> 3 000)	4 000 ( <i>a minima</i> 3 000)
-------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

».

**Amendement n° 396** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Rédiger ainsi les quatre dernières colonnes de la seconde ligne du tableau de l'alinéa 7 :

«

3 500	3 500	4 000	4 000
-------	-------	-------	-------

».

**Amendement n° 87** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

À l'alinéa 8, substituer au montant :

« de 14,3 milliards d'euros »

les montants :

« comprise entre 15 milliards et 22 milliards d'euros ».

**Amendement n° 703** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Elle suppose une affectation à l'AFITF d'une part de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques d'un montant annuel minimal de 1,7 milliard d'euros. »

**Amendement n° 702** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de

Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Elle suppose une affectation supplémentaire à l'AFITF de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques à hauteur de 500 millions d'euros. »

**Amendement n° 622** présenté par M. Potier, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Karamanli, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, M. Vallaud, Mme Vainqueur-Christophe et Mme Victory.

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Elle suppose la suppression de l'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques pour les vols intérieurs commerciaux sur le territoire métropolitain, à l'exception de ceux qui relèvent d'une obligation de service public au titre de la continuité territoriale, et l'affectation du produit additionnel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

**Amendement n° 623** présenté par M. Potier, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Karamanli, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, M. Vallaud, Mme Vainqueur-Christophe, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Elle suppose la création d'une taxe d'empreinte carbone aérienne applicable aux vols pour lesquels une alternative ferroviaire comparable existe, et l'affectation du produit de cette taxe à l'AFITF. »

**Amendement n° 320** présenté par M. Pupponi, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Philippe Vigier.

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« En cas de vente d'Aéroports de Paris, une part du rendement du produit de la vente peut être affectée à l'AFITF afin de financer le rattachement direct de la ligne du RER D et du Tramway T5 au Grand Paris Express. »

**Amendement n° 652** présenté par M. Bouillon.

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité d'une éventuelle affectation de ressources complémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France à travers la création d'une société anonyme à capitaux publics chargée de l'exploitation des autoroutes pour le compte de l'État. »

**Amendement n° 83** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 16 par les mots :

« ainsi qu'en développant le télétravail et les tiers lieux ».

**Amendement n° 146** présenté par Mme Bonnivard, M. Bazin, M. Bony, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Leclerc, M. Brun, M. de Ganay, M. Sermier, M. Boucard, M. Abad, Mme Kuster, M. Straumann, M. Forissier, M. Masson, Mme Louwagie et M. Vialay.

Compléter l'alinéa 22 par les mots :

« et de montagne ».

**Amendement n° 394** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Compléter l'alinéa 24 par les mots :

« , notamment par la définition d'un cadre social et fiscal adapté ».

**Amendement n° 80** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

À la dernière phrase de l'alinéa 28, après le mot :

« accumulé »,

insérer les mots :

« , plus particulièrement dans les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles, ».

**Amendement n° 450** présenté par M. Cordier, M. Cinieri, M. Sermier, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier, Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras.

Compléter l'alinéa 36 par la phrase suivante :

« Ce constat ne doit toutefois pas aboutir à la fermeture de canaux sans débat préalable avec les élus locaux et nationaux. »

**Amendement n° 600** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Juanico, M. Hutin, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault,

M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory, Mme Tolmont et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

I. – À l'alinéa 37, substituer au montant :

« 110 M€/an »

le montant :

« 200 M€/an ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer au montant :

« 130 M€/an »

le montant :

« 220 M€/an ».

III. – En conséquence, audit alinéa, substituer au montant :

« 190 M€/an »

le montant :

« 275 M€/an ».

**Amendement n° 123** présenté par Mme Bonnivard, M. Bazin, M. Bony, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Leclerc, M. Brun, M. de Ganay, M. Sermier, M. Boucard, M. Abad, Mme Kuster, M. Straumann, M. Lurton, M. Forissier, M. Masson, Mme Louwagie, M. Descoeur et M. Vialay.

À la première phrase de l'alinéa 38, après le mot :

« structurant »,

insérer les mots :

« , notamment celui des trains d'équilibre du territoire et des trains d'aménagement du territoire, ».

**Amendement n° 78** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 38 par les mots :

« , prioritairement dans les zones rurales et de montagne reconnues enclavées ».

**Amendement n° 602** présenté par M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Laurence Dumont, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Karamanli, Mme Paulangevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory, Mme Tolmont et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 38, insérer l'alinéa suivant :

« En cohérence, l'État mettra en œuvre durant cette période un moratoire sur la fermeture des gares ferroviaires et garantira le maintien en activité des lignes de catégorie UIC 7 à 9 avec voyageurs. »

**Amendement n° 604** présenté par M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Laurence Dumont, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Karamanli, Mme Paulangevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory, Mme Tolmont et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 39, insérer l'alinéa suivant :

« Afin de renforcer la sécurité de nos concitoyens, l'État, en lien avec les collectivités locales, mobilisera des moyens supplémentaires pour accélérer la mise en œuvre du programme national de sécurisation des passages à niveau et pourra définir une liste complémentaire de sites nécessitant des aménagements de cette nature. ».

**Amendement n° 74** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :

« L'AFITF investira 1,5 milliard d'euros sur dix ans pour une nouvelle génération de trains Intercités de nuit afin de constituer un réseau de nuit pour des liaisons transversales, radiales et intraeuropéennes. »

**Amendement n° 58** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Bournazel, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-A-L'Huisier.

Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :

« L'AFITF investit 1,5 milliard d'euros sur la décennie 2020 pour constituer un parc de matériel roulant de trains de nuit. »

**Amendement n° 17** présenté par M. Rolland, M. Pauget, M. Cattin, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Corneloup, M. Dive, M. Leclerc, M. Bony, M. Vialay, M. Reda, M. Perrut, M. Cordier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine et M. Vatin.

Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :

« L'AFITF devra également soutenir financièrement les actions de développement des trains intercités de nuit, l'ouverture de nouvelles lignes et la constitution d'un réseau de nuit constitué de liaisons transversales, radiales et intraeuropéennes. »

**Amendement n° 165** présenté par Mme Genevard, M. Sermier, M. Abad, M. Straumann, M. Cattin, M. Door, M. Brun, Mme Corneloup, M. Dive, M. Boucard, M. Hetzel, M. Vialay, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss, M. Bazin, M. Bony, M. Leclerc, M. Jean-Pierre Vigier, M. Cherpion, M. Di Filippo, M. de Ganay, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Pierre-Henri Dumont, M. de la Verpillière, M. Viry, M. Perrut et Mme Valentin.

Compléter l'alinéa 42 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement encourage l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intraeuropéens. Dans ce cadre, les opérateurs publics ferroviaires coopèrent avec les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit. »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 65** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Bournazel, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier, n° 295 présenté par M. Descoeur, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Door, Mme Beauvais, M. Brun, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, M. Abad, Mme Corneloup, M. Hetzel, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Cattin, M. Vialay et M. Bazin et n° 744 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Straumann, M. de la Verpillière, Mme Genevard, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut, Mme Dalloz et M. Saddier.

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« Par ailleurs, l'État demande à l'opérateur ferroviaire public de coopérer avec les opérateurs ferroviaires qui en feraient la demande, afin de développer des lignes de trains de nuit internationales. »

**Amendement n° 745** présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Abad, M. Door, M. Hetzel, Mme Corneloup, M. Straumann, M. de la Verpillière, M. Cinieri, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Genevard, M. Vialay, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut, Mme Dalloz et M. Saddier.

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes de trains de nuit à haut niveau de service de bout en bout incluant un effort de promotion, des horaires optimisés, un service de douches en gare et une variété de confort pour tous avec des sièges inclinables, des couchettes et une offre premium de type voiture-lit. »

**Amendement n° 26** présenté par Mme Bonnard, M. Bazin, M. Bony, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Leclerc, M. Brun, M. de Ganay, M. Sermier, M. Boucard, M. Abad, Mme Kuster, M. Straumann, M. Forisier, M. Lurton, M. Masson, Mme Louwagie et M. Vialay.

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit avec une haute qualité de service de bout en bout jusqu'en gare, dont un service douches, une variété de confort suivant les critères européens, des horaires optimisés et un effort de promotion. »

**Amendement n° 106** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit avec une haute qualité de service de bout en bout jusqu'en gare suivant les critères européens, des horaires optimisés et un effort de promotion. »

**Amendement n° 108** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Après l'alinéa 42, insérer l'alinéa suivant :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit dans les départements métropolitains les plus enclavés, éloignés de la capitale et des grands axes de circulation et qui ne sont pas desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse. »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 67** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier et n° 95 présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 42 par les deux phrases suivantes :

« L'État remet également au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> juin 2020, un audit financier précis des charges et des recettes d'exploitation des trains de nuit SNCF depuis les années 2000. Cet audit comprend en particulier, pour chaque ligne et chaque jour d'exploitation, le nombre de circulations réalisées, le nombre de places offertes et le nombre de voyageurs. »

**Amendement n° 291** présenté par M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

I. – À la deuxième phrase de l'alinéa 42, après le mot :

« ferroviaire »,

insérer les mots :

« et guidé ».

II. – En conséquence, à la troisième phrase du même alinéa, après le mot :

« ferroviaires »,

insérer les mots :

« et guidés ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 288** présenté par M. Descoeur, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Door, Mme Beauvais, M. Brun, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, M. Abad, Mme Corneloup, M. Hetzel, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Cattin, M. Vialay et M. Bazin, n° 550 présenté par M. Demilly, M. Brindeau, M. Guy Bricout, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer, M. Zumkeller, M. Vercamer, Mme Firmin Le Bodo, M. Dunoyer, Mme Descamps, M. Benoit, M. Becht et Mme Auconie et n° 743 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Straumann, M. de la Verpillière, Mme Genevard, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut, Mme Dalloz et M. Saddier.

À l'avant-dernière phrase de l'alinéa 42, substituer aux mots :

« nationales »

les mots :

« transversales, radiales ».

**Amendement n° 485** présenté par M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguié, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Compléter l'alinéa 46 par la phrase suivante :

« La réalisation du Charles de Gaulle Express est abandonné et l'article L. 2111-3 du code des transports abrogé. »

**Amendement n° 321** présenté par M. Pupponi, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Philippe Vigier.

Compléter l'alinéa 48 par la phrase suivante :

« Enfin, les travaux visant à relier les lignes du RER D et du tramway T5 au Grand Paris Express *via*, respectivement, les gares de Gonesse et du Bourget seront engagés sans retard. »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 18** présenté par M. Rolland, M. Pauget, M. Cattin, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Corneloup, M. Dive, M. Leclerc, M. Vialay, M. Reda, M. Perrut, M. Cordier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine et M. Vatin et n° 110 présenté par Mme Bonnard, M. Bazin, M. Brun, M. de Ganay, M. Boucard, M. Abad, Mme Kuster, M. Straumann, M. Lurton, M. Forissier, M. Masson et Mme Louwagie.

À la fin de l'alinéa 51, substituer aux mots :

« et des territoires ruraux »

les mots :

« , des territoires ruraux et de montagne ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 94** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury,

M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin, n° 119 présenté par Mme Bonnard, M. Abad, Mme Kuster et M. Forissier, n° 326 présenté par Mme Dubié, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier et n° 606 présenté par Mme Battistel, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :

« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

**Amendement n° 275** présenté par M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Rolland, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

À la seconde phrase de l'alinéa 54, après le mot :

« préférable »,

insérer les mots :

« , sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés, ».

**Amendement n° 93** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 55 par les mots :

« , en accordant une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement ».

**Amendement n° 90** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Après l'alinéa 55, insérer l'alinéa suivant :

« Dans les départements les plus éloignés de la capitale qui cumulent des handicaps d'enclavement en particulier ceux dont les chefs-lieux sont éloignés de plus de 45 minutes d'une autoroute, qui ne comptent pas ou peu de routes à deux fois deux voies et se trouvent de ce fait lourdement pénalisés par la réduction de vitesse à 80km/h, qui ne sont pas desservis par

des lignes ferroviaires à grande vitesse et qui sont éloignés de leurs capitales régionales, des schémas de désenclavement seront élaborés en lien avec les collectivités locales afin de moderniser les infrastructures routières, maintenir et développer des services ferroviaires opérationnels et assurer des dessertes aériennes. La liste des départements concernés sera définie par décret. »

**Amendement n° 607** présenté par M. Jean-Louis Bricout, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Garot, M. Faure, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, Mme Victory, M. Vallaud et Mme Manin.

Après l'alinéa 56, insérer l'alinéa suivant :

« L'État veillera ainsi, notamment, à la réalisation des travaux visant à l'aménagement complet de la RN2 en 2x2 voies, conformément au pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, signé le 7 novembre 2018 entre l'État et les collectivités territoriales concernées, en présence du Président de la République. »

**Amendement n° 88** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Manuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 61 par les mots :

« et le développement des tiers-lieux destinés à l'accueil des télétravailleurs ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 327** présenté par M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi et n° 609 présenté par Mme Karamanli, M. Carvounas, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, M. Vallaud, Mme Victory, Mme Vainqueur-Christophe et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

I. – À la première phrase de l'alinéa 62, substituer au montant :

« 1,1 Md€ »

le montant :

« 2 Mds€ ».

II. – En conséquence, au début de l'alinéa 65, substituer au montant :

« 350 M€ »

le montant :

« 200 M€ par an ».

**Amendement n° 279** présenté par M. Vercamer, Mme Auconie, M. Benoit, M. Bournazel, M. Guy Bricout, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps, M. Ledoux, M. Morel-A-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer et M. Zumkeller.

Au début de l'alinéa 65, substituer au montant :

« 350 M€ »

le montant :

« 500 M€ ».

**Amendement n° 328** présenté par M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi.

Après l'alinéa 66, insérer l'alinéa suivant :

« À ce titre, en contrepartie de l'achat par les collectivités territoriales de matériels roulants emportant leur énergie de propulsion, les programmes d'électrification ferroviaire inscrits dans les contrats de plan État-région intègrent des opérations concernant les infrastructures nécessaires pour la mise en service de ces matériels. »

**Amendement n° 613** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, Mme Laurence Dumont, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'alinéa 66, insérer l'alinéa suivant :

« La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport. »

**Amendement n° 614** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, Mme Laurence Dumont, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'alinéa 66, insérer l'alinéa suivant :

« Les emprises des voies ferroviaires désaffectées doivent demeurer dans le domaine public et être la propriété de la même personne publique afin de permettre la reprise future d'une activité ferroviaire ou le développement d'un autre mode de transport. »

**Amendement n° 615** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, Mme Laurence Dumont, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune,

M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'alinéa 66, insérer l'alinéa suivant :

« L'État soutient et facilite le développement de solutions de bus à haut niveau de service, notamment sur les emprises des voies ferroviaires désaffectées. »

**Amendement n° 329** présenté par M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi.

Compléter l'alinéa 67 par la phrase suivante :

« Afin d'assurer le déploiement de la mobilité hydrogène, l'État se fixe un objectif de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et un objectif d'au moins 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène à l'horizon 2028. »

**Amendement n° 564** présenté par M. Demilly, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Bournazel, M. Benoit, M. Brindeau, M. Christophe, Mme Descamps, M. Dunoyer, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer, M. Vercamer et M. Zumkeller.

Compléter l'alinéa 67 par la phrase suivante :

« Afin d'assurer le déploiement de la mobilité hydrogène, l'État se fixe un objectif d'au moins 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène à l'horizon 2028. »

**Amendement n° 746** présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Abad, M. Door, M. Hetzel, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Bony, M. Leclerc, M. de la Verpillière, M. Cinieri, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Genevard, M. Vialay, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut, Mme Dalloz et M. Saddier.

À l'alinéa 67, après le mot :

« marchandes »,

insérer les mots :

« , grâce au déploiement de 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici 2028 ».

**Amendement n° 330** présenté par M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi.

Compléter l'alinéa 67 par la phrase suivante :

« Ce soutien peut notamment consister en un accompagnement financier de l'État à destination des collectivités territoriales visant à combler le surcoût d'achat lié au déploiement de matériels roulants ferroviaires fonctionnant à l'hydrogène. »

**Amendement n° 395** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrière, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Compléter l'alinéa 72 par la phrase suivante :

« Ce soutien passe de manière prioritaire par la relance du fret ferroviaire et notamment de l'offre dite de wagon isolé. »

**Amendement n° 331** présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Après l'alinéa 74, insérer l'alinéa suivant :

« L'État affirme son engagement au maintien de la liaison de fret ferroviaire entre Perpignan et Rungis. »

**Amendement n° 617** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, Mme Laurence Dumont, M. Alain David, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Après l'alinéa 74, insérer l'alinéa suivant :

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

**Amendement n° 486** présenté par Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Supprimer l'alinéa 78.

**Amendement n° 618** présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l'alinéa 78, insérer l'alinéa suivant :

« L'État confirme également l'importance de la réalisation des lignes à grande vitesse du Grand projet du Sud-ouest ainsi que de la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan qui sont des programmes structurants de développement du territoire et reconnus par l'Europe comme un axe prioritaire faisant partie de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-ouest de l'Europe. Leur financement conséquent doit être assuré par la mise en place d'un outil approprié sur le mode, notamment, des sociétés de financement. En lien avec les acteurs locaux qui ont élaboré une trajectoire financière, une démarche visant à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi. »

**Amendement n° 619** présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Compléter l'alinéa 82 par la phrase suivante :

« En particulier, l'État s'engage à créer, en lien avec les acteurs locaux qui ont élaboré un projet de trajectoire financière, les sociétés de financement pour la réalisation du Grand projet du Sud-Ouest ainsi que de la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan qui sont des programmes structurants de développement du territoire et reconnus par l'Europe comme un axe prioritaire faisant partie de l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe. »

**Amendement n° 89** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Manuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

À l'alinéa 81, substituer au nombre :

« 2 »

le nombre :

« 3 ».

### Article 1<sup>er</sup> B

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

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Dépenses totales</b>	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

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

**Amendement n° 29** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin,

M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Manuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Substituer aux alinéas 2 et 3 les deux alinéas suivants :

«

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Dépenses totales</b>	3 000	3 300 ( <i>a minima</i> 3 000)	3 600 ( <i>a minima</i> 3 000)	3 900 ( <i>a minima</i> 3 000)	4 000 ( <i>a minima</i> 3 000)

« Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 22 milliards d'euros, *a minima* 15 milliards d'euros, sur la période 2023–2027. »

Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Rédiger les cinq dernières colonnes de la seconde ligne du tableau de l'alinéa 2 :

«

3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
-------	-------	-------	-------	-------

».

### Article 1<sup>er</sup> C

- ① I. – La section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est ainsi rédigée :

② « Section 1

③ « Le conseil d'orientation des infrastructures

- ④ « Art. L. 1212–1. – I. – Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs.

- ⑤ « II. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. »

- ⑥ II. – Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi. Ce rapport inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement dans les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

- ⑦ III. – La programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi fait l'objet d'une première actualisation au plus tard le 30 juin 2023, puis tous les cinq ans.

**Amendement n° 31** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Substituer aux alinéas 4 et 5 les treize alinéas suivants :

« Art. L. 1212-1. – I. – Il est institué, auprès du ministre chargé des transports, un Conseil d'orientation des infrastructures, chargé :

« 1° D'établir un bilan annuel sur la mise en œuvre de la programmation des investissements dans les transports ;

« 2° D'étudier et d'émettre des recommandations sur la politique d'investissements dans les transports ;

« 3° D'émettre un avis sur toutes questions en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements dans les transports, dont il est saisi par le ministre chargé des transports ;

« 4° D'élaborer, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport présenté au Parlement faisant le bilan quinquennal de la politique d'investissement et servant à la préparation, tous les cinq ans, d'un projet de loi d'orientation et de programmation des investissements dans les transports.

« II. – Le Conseil d'orientation des infrastructures est composé de dix-sept membres comprenant :

« – Le président de l'Agence de financement des infrastructures de financement de transports de France ;

« – Le président de la Fédération nationale des travaux publics ;

« – Trois députés désignés par l'Assemblée nationale de manière à assurer une représentation pluraliste ;

« – Trois sénateurs désignés par le Sénat de manière à assurer une représentation pluraliste ;

« – Trois élus locaux représentant les régions, les départements et les communes désignés respectivement par Régions de France, l'Association des départements de France et l'Association des maires de France ;

« – Six personnes qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transport, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de financement nommés par décision du ministre chargé des transports.

« III. – Les modalités de fonctionnement du Conseil d'orientation des infrastructures sont fixées par décret. »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 30** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin,

n° 63 présenté par Mme Bonnivard, M. Abad, Mme Kuster, M. Forissier et Mme Louwagie et n° 629 présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

À l'alinéa 4, après le mot :

« membres »,

insérer les mots :

« trois représentants des régions, ».

**Amendement n° 671** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

À l'alinéa 4, après le mot :

« membres »,

insérer les mots :

« trois représentants des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, ».

**Amendement n° 75** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier.

Après le mot :

« députés »,

rédigier ainsi la fin de l'alinéa 4 :

« , trois sénateurs et, avec voix consultative, des représentants de groupements professionnels intéressés désignés par décret ».

**Amendement n° 630** présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« , dont au moins deux parlementaires appartenant à un groupe ayant déclaré ne pas soutenir le Gouvernement ».

**Amendement n° 632** présenté par Mme Vainqueur-Christophe, Mme Bareigts, M. Letchimy, Mme Manin et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« , dont au moins un parlementaire ultramarin. »

**Amendement n° 563** présenté par M. Demilly, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Benoit, M. Brindeau, M. Christophe, Mme Descamps, M. Dunoyer, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer, M. Vercamer et M. Zumkeller.

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Il vise à assurer, notamment, une représentation de la diversité des groupes parlementaires. »

**Amendement n° 446** présenté par M. Cordier, M. Cinieri, M. Sermier, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier, Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Il comporte également la liste des voies navigables dont la fermeture est envisagée par Voies navigables de France. »

**Amendement n° 32** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Ce rapport est rédigé par le Conseil d'orientation des infrastructures. »

**Amendement n° 661** présenté par M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« La présentation de ce rapport peut être suivie d'un débat dans chacune des deux assemblées du Parlement. »

**Amendement n° 33** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Au regard du bilan annuel réalisé, le Parlement peut ajuster la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports. »

#### Article 1<sup>er</sup> DA

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxe.
- ② Ces établissements peuvent également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures ou de mettre en place les services complémentaires ou connexes à ces infrastructures.
- ③ L'État peut être représenté au sein des organes dirigeants de ces établissements.
- ④ Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

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

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

⑦ 2<sup>o</sup> D'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets.

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

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

#### Article 1<sup>er</sup> EA

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

② « En cas de défaillance du maître d'ouvrage à réaliser un bilan des résultats économiques et sociaux dans le délai fixé à l'article L. 1511-6, sur décision du ministre chargé des transports, ce bilan est réalisé par un tiers, à la charge du maître d'ouvrage. »

#### Article 1<sup>er</sup> E (Supprimé)

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 35** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin, n° 86 présenté par Mme Anthoine, M. Perrut, M. Ramadier et Mme Kuster et n° 635 présenté par Mme Battistel, M. Aviragnet, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Au début du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II de la première partie du code des transports, il est ajouté un article L. 1221-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-1 A. – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes visent à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infra-

structures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

#### Article 1<sup>er</sup> F

Dans le cadre des travaux lancés à l'échelle de l'Union européenne sur une éventuelle taxation du transport aérien, le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 mars 2020, un rapport d'information portant sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays de l'Union européenne.

### TITRE IV

(Division et intitulé supprimés)

### TITRE V

## SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### RENFORCER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

#### Article 31

① I. – Le code de la route est ainsi modifié :

② 1<sup>o</sup> À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

③ 1<sup>o bis</sup> Après le titre III *bis* du livre I<sup>er</sup>, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé :

④ « TITRE III *TER*

⑤ « **SIGNALEMENT DES CONTRÔLES ROUTIERS PAR LES SERVICES ÉLECTRONIQUES D'AIDE À LA CONDUITE OU À LA NAVIGATION**

⑥ « Art. L. 130-11. – I. – Lorsqu'est réalisé sur une voie ouverte ou non à la circulation publique un contrôle routier impliquant l'interception des véhicules et destiné soit à procéder aux opérations prévues aux articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou aux articles 78-2-2 ou 78-2-4 du code de procédure pénale, soit à vérifier que les conducteurs ou passagers ne font pas l'objet de recherches ordonnées par les autorités judiciaires pour des crimes ou délits punis d'au moins trois ans d'emprisonnement ou ne sont pas inscrits dans le fichier mentionné à l'article 230-19 du même code à raison de la menace qu'ils constituent pour l'ordre ou la sécurité publics ou parce qu'ils font l'objet d'une décision de placement d'office en établissement psychiatrique ou se sont évadés d'un tel établissement, il peut être interdit par l'autorité administrative à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation de rediffuser au moyen de ce service tout message ou toute indication émis par les utilisateurs de ce service dès lors que cette rediffusion est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle.

⑦ « L'interdiction de rediffusion mentionnée au premier alinéa du présent I consiste, pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, à occulter, pour toutes les voies ou portions de voies qui lui sont désignées par l'autorité compétente, tous les messages et indications qu'il aurait habituellement rediffusés aux utilisateurs dans un mode de fonctionnement normal du service. La durée de cette interdiction ne peut excéder deux heures si le contrôle routier concerne une opération prévue aux articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou douze heures s'il concerne une autre opération mentionnée au premier alinéa du présent I. Les voies ou portions de voies concernées ne peuvent s'étendre au delà d'un rayon de dix kilomètres autour du point de contrôle routier lorsque celui-ci est situé hors agglomération et au delà de deux kilomètres autour du point de contrôle routier lorsque celui-ci est situé en agglomération.

⑧ « II. – L'interdiction mentionnée au I du présent article ne s'applique pas, sur le réseau routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, aux événements ou circonstances prévus à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers.

⑨ « III. – Les modalités de détermination des voies ou portions de voies concernées par l'interdiction mentionnée au I, les modalités de communication avec les exploitants de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation aux fins de mise en œuvre de cette interdiction ainsi que les mesures destinées à assurer la confidentialité des informations transmises à ces exploitants sont définies par un décret en Conseil d'État.

⑩ « Art. L. 130-12. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation :

⑪ « 1<sup>o</sup> De contrevenir à l'interdiction de diffusion mentionnée à l'article L. 130-11 dès lors qu'elle lui aura été communiquée dans les conditions prévues par le décret en Conseil d'État mentionné au III du même article L. 130-11 ;

⑫ « 2<sup>o</sup> De diffuser les informations qui lui auront été communiquées aux fins de mise en œuvre de cette interdiction ou de les exploiter à une autre fin que celle prévue audit article L. 130-11. » ;

⑬ 2<sup>o</sup> Au début du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre II, il est ajouté un article L. 211-1 A ainsi rédigé :

⑭ « Art. L. 211-1 A. – I. – Informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal commis à l'encontre d'un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou d'un examinateur, agent public ou contractuel, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise peut, dans les vingt-quatre heures suivant la

transmission cette information, à titre provisoire, interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire. La durée de l'interdiction ne peut excéder deux mois pour les faits d'outrage et six mois pour les faits de violence.

- 15 « II. – Quelle que soit sa durée, l'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.
- 16 « L'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas de peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.
- 17 « La durée de l'interdiction administrative s'impute, le cas échéant, sur la durée de la peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire prononcée par le tribunal. » ;
- 18 3<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :
- 19 a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;
- 20 b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;
- 21 c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ;
- 22 3<sup>o bis</sup> A L'article L. 211-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 23 « Les établissements ou associations mentionnés aux articles L. 213-1 et L. 213-7 font renseigner par les enseignants de la conduite et de la sécurité routière un livret d'apprentissage numérique retraçant le parcours de formation de leurs élèves. Les candidats aux examens du permis de conduire ayant choisi l'apprentissage défini à l'article L. 211-6 renseignent ce même livret. Le livret d'apprentissage numérique comprend pour chaque élève ou candidat les informations portant notamment sur l'établissement ou l'association mentionnés aux articles L. 213-1 et L. 213-7, sur les enseignants de la conduite et de la sécurité routière ou, le cas échéant, l'accompagnateur, sur les heures de conduite effectuées et sur la formation dispensée. Une base de données centralise, sous la responsabilité du ministre chargé de la sécurité routière, les informations contenues dans les livrets d'apprentissage numériques. » ;
- 24 3<sup>o bis</sup> L'article L. 213-2 est ainsi modifié :
- 25 a) Après la deuxième phrase du premier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il est conforme au contrat type de l'enseignement de la conduite, qui est défini par décret en Conseil d'État. » ;
- 26 b) La dernière phrase du même premier alinéa est supprimée ;
- 27 c) Après le même premier alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 28 « La restitution du dossier au candidat qui en fait la demande ne donne lieu à l'application d'aucuns frais. » ;
- 29 3<sup>o ter</sup> À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 213-2-1, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre » ;
- 30 4<sup>o</sup> L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :
- 31 « Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :
- 32 « 1<sup>o</sup> Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;
- 33 « 2<sup>o</sup> En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1<sup>o</sup> du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1<sup>o</sup>. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;
- 34 « 3<sup>o</sup> Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- 35 « 4<sup>o</sup> S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- 36 « 5<sup>o</sup> Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- 37 « 6<sup>o</sup> En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- 38 « 7<sup>o</sup> Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- 39 « II. – Les dispositions du I du présent article, hors les cas prévus aux 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup> et 7<sup>o</sup> du même I, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

- 40 « III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5<sup>o</sup> et 7<sup>o</sup> du I du présent article. » ;
- 41 5<sup>o</sup> L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :
- 42 « Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :
- 43 « 1<sup>o</sup> L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au 1<sup>o</sup> du I de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;
- 44 « 2<sup>o</sup> Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2 si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- 45 « 3<sup>o</sup> Le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- 46 « 4<sup>o</sup> Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6<sup>o</sup> du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- 47 « 5<sup>o</sup> Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- 48 « II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.
- 49 « III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;
- 50 6<sup>o</sup> À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;
- 51 7<sup>o</sup> La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- 52 8<sup>o</sup> L'article L. 224-8 est ainsi modifié :
- 53 a) Après le mot : « ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;
- 54 b) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- 55 9<sup>o</sup> À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 56 10<sup>o</sup> Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :
- 57 a) Au 2<sup>o</sup>, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 58 b) Au 6<sup>o</sup>, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 59 11<sup>o</sup> Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- 60 « 8<sup>o</sup> La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- 61 12<sup>o</sup> Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7<sup>o</sup> et 8<sup>o</sup> ainsi rédigés :
- 62 « 7<sup>o</sup> La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ;
- 63 « 8<sup>o</sup> L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;
- 64 13<sup>o</sup> L'article L. 234-13 est ainsi modifié :

- 65) a) À la fin, les mots : « solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent » ;
- 66) b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ;
- 67) 14° L'article L. 234-14 est abrogé ;
- 68) 15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « , du 8° du II de l'article L. 234-8 ou de l'article L. 234-13 » ;
- 69) 16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- 70) « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- 71) 17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :
- 72) a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :
- 73) « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :
- 74) « 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;
- 75) « 2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ;
- 76) « 3° En cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ;
- 77) « 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- 78) « 5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ;
- 79) « 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée ;
- 80) « 7° Lorsque le véhicule a été utilisé :
- 81) « a) Pour déposer, abandonner, jeter ou déverser, dans un lieu public ou privé, à l'exception des emplacements désignés à cet effet par l'autorité administrative compétente, soit une épave de véhicule, soit des ordures, déchets, déjections, matériaux, liquides insalubres ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit si ces faits ne sont pas accomplis par la personne ayant la jouissance du lieu ou avec son autorisation ;
- 82) « b) Ou pour déposer ou laisser sans nécessité sur la voie publique des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage.
- 83) « Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.
- 84) « Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées. » ;
- 85) b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- 86) c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « prise en application du I du présent article » ;
- 87) c bis) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « premier alinéa » est remplacée par la référence : « I » ;
- 88) d) À la fin de la même première phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au présent II » ;
- 89) e) Le même avant-dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;
- 90) 18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :
- 91) « 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;
- 92) « 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communi-

cation d'informations est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie utilisé. » ;

93 19° (*Supprimé*)

94 20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

96 «

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

»

97 I *bis*. – Après l'article 39 *decies* D du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* E ainsi rédigé :

98 « Art. 39 *decies* E. – I. – Les établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite et de la sécurité routière agréés en application de l'article L. 213-1 du code de la route et les associations exerçant leur activité dans le champ de l'insertion ou de la réinsertion sociale ou professionnelle agréées en application de l'article L. 213-7 du même code soumis à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des simulateurs d'apprentissage de la conduite dotés d'un poste de conduite.

99 « La déduction est applicable aux biens mentionnés au premier alinéa du présent I acquis à l'état neuf à compter du 9 mai 2019 et jusqu'au 8 mai 2021.

100 « II. – La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de sortie du bien de l'actif avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'établissement ou à l'association qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*.

101 « III. – L'établissement ou l'association mentionné au I qui prend en location un bien neuf mentionné au même I, dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier, en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat conclu à compter du 9 mai 2019 et jusqu'au 8 mai 2021, peut déduire une somme égale à 40 % de la valeur d'origine du bien neuf, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien.

102 « Si l'établissement ou l'association crédit-preneur ou locataire acquiert le bien, il peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par l'établissement ou l'association crédit-preneur ou locataire du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

103 « L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au I du présent article.

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

104 « IV. – Le bénéfice de la déduction est subordonné au respect du règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*. »

105 I *ter*. – Au 12° de l'article L. 511-7 du code de la consommation, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre ».

106 II et III. – (*Non modifiés*)

107 III *bis*. – Le chapitre V du titre II du livre III du code de la route est ainsi modifié :

108 1° Au premier alinéa de l'article L. 325-7, le mot : « trente » est remplacé par le mot : « quinze » ;

109 2° Le I de l'article L. 325-8 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

110 « Les véhicules remis au service du domaine peuvent être récupérés par leur propriétaire avant leur vente, dans des conditions fixées par décret. » ;

111 3° Au premier alinéa de l'article L. 325-9, les mots : « de vente » sont remplacés par les mots : « de mise en vente ».

112 IV. – (*Supprimé*)

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

114 1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

115 2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

- 116 3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.
- 117 Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V.
- 118 VI à VIII. – (Supprimés)
- 119 IX. – À titre expérimental, dans les départements désignés par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière et pour une durée de huit mois à compter d'une date définie par le même arrêté, avec la possibilité, le cas échéant, de la prolonger de trois mois, il est dérogé à l'article L. 213-4-1 du code de la route afin de prévoir que les places d'examen du permis de conduire sont attribuées directement de manière nominative aux candidats qui en font la demande par voie électronique sur un système dédié. La demande peut être effectuée selon les mêmes modalités par l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière auprès duquel le candidat est inscrit. L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation.
- 120 X. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi afin de modifier l'article L. 213-4-1 du code de la route au regard de l'évaluation de l'expérimentation prévue au IX du présent article afin d'en généraliser le dispositif. L'ordonnance doit être prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Le projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

**Amendement n° 109** présenté par Mme Anthoine, M. Bazin, M. Sermier, M. Hetzel, M. de Ganay, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Perrut, M. Brun, M. Ramadier, M. Boucard, Mme Kuster, M. Lurton, M. Masson et Mme Poletti.

Rétablir les VI à VIII de l'alinéa 118 dans la rédaction suivante :

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

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

« Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports

guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la répétition d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.

« Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

« Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel captées.

« Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximal de quinze jours.

« L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.

« Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

« Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.

« VII. – Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.

« VIII. – L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure. »

**Amendement n° 111** présenté par Mme Anthoine, M. Bazin, M. Sermier, M. Hetzel, M. de Ganay, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Perrut, M. Brun, M. Ramadier, M. Boucard, Mme Kuster, M. Lurton, M. Masson et Mme Poletti.

Supprimer les alinéas 119 et 120.

**Amendement n° 741** présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Abad, M. Door, M. Hetzel, Mme Corneloup, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Genevard, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut et Mme Dalloz.

À la première phrase de l'alinéa 119, après le mot :

« départements »,

insérer les mots :

« dont le nombre de candidats libres est le plus élevé ».

#### Article 31 bis A

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de la route est ainsi modifié :

- ② 1° L'article L. 211-4 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 211-4.* – Toute personne âgée d'au moins dix-huit ans peut suivre un apprentissage en conduite supervisée des véhicules légers, sous la surveillance constante et directe d'un accompagnateur, après validation soit de sa formation initiale, soit de compétences minimales lors de l'épreuve pratique du permis de conduire définies par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière. » ;
- ④ 2° L'article L. 211-5 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑥ – après le mot : « nationale », sont insérés les mots : « ou d'un titre professionnel délivré par le ministre chargé de l'emploi » ;
- ⑦ – après le mot : « léger », sont insérés les mots : « ou un véhicule du groupe lourd » ;
- ⑧ b) Le second alinéa est complété par les mots : « ou des véhicules du groupe lourd ».

#### Article 31 bis B

- ① I. – Après le premier alinéa de l'article L. 3341-4 du code de la santé publique, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Dans les débits de boissons à emporter, ces dispositifs sont proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques. »
- ③ II. – Le I entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

#### Article 31 bis C

- ① La section 1 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3115-3-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3115-3-1.* – En période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation.
- ③ « Lorsque le service est assuré autrement qu'en régie, la convention mentionnée à l'article L. 1221-3 précise les modalités de mise en œuvre de la possibilité ouverte par le premier alinéa du présent article. »

#### Article 31 bis D

- ① Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre III est complété par un article L. 3313-4 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 3313-4.* – L'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y

retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé. L'employeur met le conducteur en mesure de prouver par tout moyen que les périodes de repos quotidien ou hebdomadaire ont été prises dans ces conditions. » ;

- ④ 2° L'article L. 3315-4-1 est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑤ « 3° Le fait d'organiser le travail des conducteurs mentionnés à l'article L. 3313-4 sans veiller à ce que ceux-ci puissent bénéficier de conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et de conditions d'hygiène respectueuses de leur santé. »

**Amendement n° 112** présenté par Mme Anthoine, M. Bazin, M. Sermier, M. Hetzel, M. de Ganay, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Perrut, M. Brun, M. Ramadier, M. Boucard, Mme Kuster, M. Lurton, M. Masson et Mme Poletti.

Après l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

« 1° A L'article L. 3313-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du premier alinéa s'appliquent au conducteur routier d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes. » ; »

#### Article 31 bis E

- ① Le titre III du livre I<sup>er</sup> du code de la route est complété par un article L. 130-9-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 130-9-2.* – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles du présent code relatives au poids maximum autorisé des véhicules de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, des dispositifs fixes de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules, associés à des systèmes de pesage en marche des véhicules, peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ainsi que par les services et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité ou désignés par le ministre chargé des transports.
- ③ « Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ④ « II. – Afin de déterminer le poids maximal autorisé du véhicule, les traitements mentionnés au I peuvent comporter la consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

- ⑤ « Dès que la consultation de ce fichier a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites.
- ⑥ « Les données relatives aux autres véhicules peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.
- ⑦ « Lorsque la consultation du fichier mentionné au premier alinéa du présent II a permis de constater que le poids du véhicule mesuré par un appareil homologué est supérieur au poids maximal autorisé, les données recueillies sont enregistrées, conservées et traitées dans les conditions prévues à l'article L. 130-9.
- ⑧ « Les données mentionnées au quatrième alinéa du présent II font l'objet d'un traitement préalable destiné à empêcher de manière irréversible l'identification des personnes physiques, à l'exception du conducteur.
- ⑨ « Les données permettant l'identification du conducteur ne sont accessibles qu'au responsable du traitement. Ce dernier ne peut y avoir accès et les communiquer que sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations. Ces données ne sont communiquées qu'aux personnes ainsi désignées.
- ⑩ « III. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés au I est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Cet arrêté précise les modalités d'information associées à la mise en œuvre des dispositifs de contrôle autorisés. »

**Article 31 bis**  
(Supprimé)

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 69** présenté par M. Descoeur, M. Schellenberger, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin, M. Viala, M. Manuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin, n° 113 présenté par Mme Anthoine, M. Perrut, M. Ramadier et Mme Kuster, n° 568 présenté par M. Demilly, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Benoit, M. Brindeau, M. Christophe, Mme Descamps, M. Dunoyer, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer et M. Zumkeller et n° 742 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Door, Mme Genevard et Mme Dalloz.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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

« L'agrément a une portée départementale. »

**Article 31 ter A**

- ① I. – L'article 230-19 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ② 1° Le 11° est ainsi rétabli :
- ③ « 11° L'interdiction de paraître dans certains lieux prévue au 7° de l'article 41-1 et au 9° de l'article 41-2 du présent code ; »
- ④ 2° Le 13° est ainsi rétabli :
- ⑤ « 13° L'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public prononcée en application de l'article L. 1633-1 du code des transports ; ».
- ⑥ II. – Le titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

⑦ « CHAPITRE III

⑧ « PEINES COMPLÉMENTAIRES  
D'INTERDICTION DE PARAÎTRE  
DANS UN OU PLUSIEURS RÉSEAUX  
DE TRANSPORT PUBLIC

- ⑨ « Art. L. 1633-1. – Lorsque les faits ont été commis dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs, les personnes déclarées coupables soit d'un crime, soit des délits de violences, d'agression sexuelle, d'exhibition sexuelle, de harcèlement sexuel, de vol ou d'extorsion prévus par le code pénal commis en état de récidive légale au sens des articles 132-9 ou 132-10 du même code, encourent également la peine complémentaire d'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction. »

**Article 31 ter**

Au premier alinéa de l'article L. 221-5 du code de la route, le mot : « moyen » est remplacé par le mot : « médian ».

**Article 31 quater**

- ① I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre IV de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1451-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Après le mot : « relatives », la fin du premier alinéa du I est ainsi rédigée : « aux transports ferroviaire, guidé et routier sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire ainsi que par les agents suivants : » ;
- ④ b) Le 2° du même I est ainsi rédigé :
- ⑤ « 2° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés et commissionnés à cet effet désignés par le ministre chargé des transports ; »
- ⑥ c) Le II est remplacé par des II et III ainsi rédigés :

- 7 « II. – Les fonctionnaires et agents mentionnés au I peuvent se faire présenter tous documents relatifs au contrôle des réglementations qu'ils sont chargés de contrôler.
- 8 « III. – Les fonctionnaires et agents chargés du contrôle mentionnés au I ont accès, à toute heure, aux lieux de chargement et de déchargement des marchandises, aux lieux de prise en charge et de dépose de passagers et à la cargaison des véhicules, à l'exclusion des domiciles et des locaux à usage d'habitation.
- 9 « Les mêmes fonctionnaires et agents ont accès, entre 8 heures et 20 heures, aux locaux, à l'exclusion des domiciles et des locaux à usage d'habitation :
- 10 « 1<sup>o</sup> Des entreprises de transport terrestre ;
- 11 « 2<sup>o</sup> Des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteurs ;
- 12 « 3<sup>o</sup> Des commissionnaires de transport ;
- 13 « 4<sup>o</sup> Des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises ;
- 14 « 5<sup>o</sup> Des centrales de réservation. » ;
- 15 2<sup>o</sup> Sont ajoutés des articles L. 1451-2 et L. 1451-3 ainsi rédigés :
- 16 « *Art. L. 1451-2.* – Les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 1451-1 constatent également les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur les documents prévus par les réglementations qu'ils sont en charge de contrôler.
- 17 « *Art. L. 1451-3.* – L'article L. 121-4 du code de la route est applicable aux infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux transports ferroviaire, guidé et routier. »
- 18 II. – Après le mot : « au », la fin du 3<sup>o</sup> de l'article L. 1452-4 du code des transports est ainsi rédigée : « III du même article L. 1451-1 ».
- 19 III. – Avant le dernier alinéa du I de l'article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 20 « – les infractions aux exigences documentaires du droit de l'Union européenne et du droit national en matière de protection des animaux en cours de transport ainsi que les infractions aux conditions techniques du transport des denrées alimentaires sous température dirigée, les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 1451-1 du code des transports agissant dans le cadre des II et III du même article L. 1451-1 et de l'article L. 1451-2 du même code ; ».

#### Article 31 quinquies

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares.

#### Article 31 sexies A

- 1 La section 1 du chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3116-1-1 ainsi rédigé :
- 2 « *Art. L. 3116-1-1.* – Les bagages des personnes présentes à bord d'un véhicule utilisé pour la fourniture d'un service régulier ou occasionnel de transport routier international de voyageurs portent un dispositif d'identification comportant de manière visible les nom et prénom de ces personnes. Cette obligation ne s'applique pas aux effets ou menus objets que ces personnes conservent à leur disposition immédiate. »

**Amendement n° 50** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, Mme Pascale Boyer, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Bournazel, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les voyageurs empruntant un service régulier ou occasionnel de transport routier international de voyageurs font l'objet d'un enregistrement préalable sur présentation d'une pièce d'identité, de leur titre de voyage ainsi que de l'étiquetage des bagages en leur possession. »

#### Article 31 sexies B

- 1 La section 1 du chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3116-1-2 ainsi rédigé :
- 2 « *Art. L. 3116-1-2.* – I. – Les personnes fournissant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs mettent à disposition des passagers la source d'information adéquate sur les limites maximales autorisées de transport pour leurs besoins propres de tabacs manufacturés et de boissons alcoolisées ainsi que sur les sanctions encourues en cas de dépassement de ces limites.
- 3 « II. – Les personnes fournissant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs informent également leurs clients de la réglementation applicable au transport d'espèces protégées, au sens de l'article L. 411-1 du code de l'environnement, et au transport d'espèces exotiques envahissantes, au sens de l'article L. 411-6 du même code, ainsi que des sanctions pénales encourues en cas d'infraction à cette réglementation en application de l'article L. 415-3 dudit code.
- 4 « III. – Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

#### Article 31 sexies

- 1 I A. – Après le 11<sup>o</sup> de l'article L. 122-5 du code de la propriété intellectuelle, il est inséré un 12<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- 2 « 12<sup>o</sup> La reproduction, l'utilisation et la commercialisation des pièces destinées à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque, au sens de l'article L. 110-1 du code de la route. »
- 3 I. – Le chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre V de la deuxième partie du code de la propriété intellectuelle est ainsi modifié :

- ④ 1° L'article L. 513-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « La durée maximale de vingt-cinq ans prévue au premier alinéa est ramenée à dix ans pour les pièces mentionnées au 4° de l'article L. 513-6 pour lesquelles cette disposition ne prévoit pas d'exception à l'exercice des droits conférés par l'enregistrement d'un dessin ou modèle. » ;
- ⑥ 2° L'article L. 513-6 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début des deuxième à dernier alinéas, les mentions : « a », « b » et « c » sont remplacées, respectivement, par les mentions : « 1° », « 2° » et « 3° » ;
- ⑧ b) Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :
- ⑨ « 4° D'actes visant à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque au sens de l'article L. 110-1 du code de la route et qui :
- ⑩ « a) Portent sur des pièces relatives au vitrage, à l'optique et aux rétroviseurs ;
- ⑪ « b) Ou sont réalisés par l'équipementier ayant fabriqué la pièce d'origine. »
- ⑫ II. – Le 1° du I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.
- ⑬ III. – Le 2° du I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour les pièces mentionnées au a du 4° de l'article L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle et le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les pièces mentionnées au b du même 4°.
- ⑭ IV. – Le I A entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

### Article 32

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

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

### Article 32 ter

- ① I. – À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions prévues à l'article L. 2241-1 du code des transports et dans le cadre de la prévention des atteintes à l'ordre public, les agents assermentés mentionnés au 4° du I du même article L. 2241-1 peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.
- ② L'enregistrement n'est pas permanent.
- ③ Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4°, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.
- ④ Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.
- ⑤ L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.
- ⑥ Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.
- ⑦ Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.
- ⑧ II. – Le I est applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020 pour une durée de quatre ans.
- ⑨ III. – L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les trois ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

- ⑩ IV. – L'article 2 de la loi n° 2016–339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs est ainsi modifié :
- ⑪ 1<sup>o</sup> Au II, le chiffre : « trois » est remplacé par le chiffre : « cinq » ;
- ⑫ 2<sup>o</sup> Au III, le chiffre : « deux » est remplacé par le chiffre : « quatre ».
- ⑬ V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi permettant de tirer les conséquences de l'évaluation de l'expérimentation prévue à l'article 2 de la loi n° 2016–339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.
- ⑭ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent V.

**Amendement n° 529 rectifié** présenté par Mme Park.

Après la deuxième occurrence du mot :

« loi »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 13 :

« pour généraliser, le cas échéant en l'adaptant, le dispositif prévu par l'expérimentation prévue à l'article 2 de la loi n° 2016–339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs. »

**Article 32 quater**

- ① L'article L. 2241–6 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> Le dernier alinéa est ainsi rédigé :
- ③ « Cette mesure est mise en œuvre de façon proportionnée en tenant compte de la vulnérabilité éventuelle de la personne, en fonction de son âge ou de son état de santé. Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relèvent les agents mentionnés au I de l'article L. 2241–1 du présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345–2–2 du code de l'action sociale et des familles. » ;
- ④ 2<sup>o</sup> Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article lorsque le plan Grand froid est mis en œuvre. »

**Amendement n° 531** présenté par Mme Park.

Après la seconde occurrence du mot :

« lorsque »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 5 :

« des mesures de renforcement temporaire des dispositifs d'hébergement et d'accueil sont rendues nécessaires, notamment par des conditions climatiques spécifiques. »

**Article 32 quinquies A**

- ① La section 2 du chapitre II *bis* du titre III du livre II du code de procédure pénale est ainsi modifiée :
- ② 1<sup>o</sup> Au 2 du I de l'article 529–4, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;
- ③ 2<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article 529–5, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».

**Article 32 quinquies B**

- ① I. – L'article 6 de l'ordonnance n° 2019–78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche est ratifié.
- ② II. – Le II de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019–78 du 6 février 2019 précitée est abrogé.
- ③ III. – Le titre VII du livre II de la deuxième partie du code des transports dans sa rédaction résultant de l'article 6 de l'ordonnance n° 2019–78 du 6 février 2019 précitée entre en vigueur le lendemain de la publication de la présente loi.

**Article 32 quinquies**

- ① Le second alinéa de l'article L. 1632–1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> La première phrase est ainsi modifiée :
- ③ a) Après le mot : « annuel », sont insérés les mots : « établi par les exploitants de services de transport » ;
- ④ b) Après la première occurrence du mot : « femmes », la fin est ainsi rédigée : « , au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes et à l'observatoire national de la délinquance dans les transports. » ;
- ⑤ 2<sup>o</sup> À la seconde phrase, après le mot : « bilan », sont insérés les mots : « , qui est rendu public par le ministre chargé des transports, ».

**Article 32 sexies A**

- ① Après le premier alinéa de l'article L. 1221–4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

- ② « Elle définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers du service de transport. »

#### Article 32 *sexies*

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi portant sur la sûreté des transports terrestres et modifiant les première, deuxième et troisième parties du code des transports pour assurer, à droit constant, la cohérence des dispositions contenues dans le titre III du livre VI de la première partie du même code, et permettre, le cas échéant, leur bonne articulation avec les dispositions d'autres codes.
- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article.

#### Article 33

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :
- ③ a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, », sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;
- ④ b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;
- ⑤ 2<sup>o</sup> Le 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant » ;
- ⑥ 3<sup>o</sup> L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :
- ⑦ « *Art. L. 2251-1-2.* – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :
- ⑧ « 1<sup>o</sup> Dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n<sup>o</sup> 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;
- ⑨ « 2<sup>o</sup> Dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.
- ⑩ « En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

- ⑪ « La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

- ⑫ « La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région d'Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

- ⑬ « L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

- ⑭ « La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des transports émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.

- ⑮ « Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructures dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à une autre.

- ⑯ « Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.

- ⑰ « Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

- ⑱ II. – (Non modifié)

#### *Amendements identiques :*

**Amendements n<sup>o</sup> 85** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Bournazel, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier et n<sup>o</sup> 214 présenté par M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

À l'alinéa 5, après le mot :

« mots : « »,

insérer les mots :

« , les agents d'une entreprise de sécurité privée missionnée par l'exploitant et soumise aux dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure ».

**Amendement n° 698** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

À l'alinéa 5, supprimer les mots :  
« d'une entreprise de transport ».

#### Article 33 bis AA

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2251-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « En application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, une enquête administrative peut également être menée en cours d'affectation, à la demande de l'employeur ou à l'initiative de l'autorité administrative, afin de vérifier le respect des obligations mentionnées aux trois premiers alinéas du présent article. » ;
- ④ 2° À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2251-6, après le mot : « exploitant », sont insérés les mots : « , d'initiative ou à sa demande, ».

**Amendement n° 586** présenté par M. Vialay, M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, M. Reda, M. Cinieri, Mme Louwagie, M. de la Verpillière, M. Pierre-Henri Dumont, M. Boucard, M. Cordier, M. Abad, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Leclerc, M. Straumann, M. Bazin, M. Bony, M. Perrut, Mme Trastour-Isnart et M. Reiss.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« II. – Au huitième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, les mots : « peut décider » sont remplacés par les mots : « se doit ». »

#### Article 33 bis A

- ① Le titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :
  - ② « CHAPITRE VI
  - ③ « L'ACCÈS DES SERVICES DE SECOURS ET DES FORCES DE POLICE AUX TRANSPORTS
  - ④ « Art. L. 1116-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 et Île-de-France Mobilités facilitent dans leur ressort territorial la mobilité des services de secours et des forces de police dans l'exercice de leur mission. »

#### Article 33 ter

- ① I. – Le chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Sûreté, sécurité et sanctions » ;
- ③ 2° Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

④ « Section 5

⑤ « Sécurité

- ⑥ « Art. L. 3116-6. – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation, fixe ou amovible, permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté.
- ⑦ « L'obligation mentionnée au premier alinéa n'est pas applicable lorsque les véhicules sont utilisés pour un service régulier dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.
- ⑧ « Art. L. 3116-7. – L'autorité organisatrice de services publics réguliers de transport routier de personnes, notamment de transports scolaires, recherche des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou autobus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. L'autorité compétente notifie au représentant de l'État dans le département, aux gestionnaires de voirie concernés et aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire concernés son analyse et les données essentielles sur les franchissements résiduels. Le représentant de l'État dans le département met en place les instances de concertation nécessaires. »
- ⑨ II (*nouveau*). – L'article L. 3116-6 du code des transports entre en vigueur six mois après la publication de la présente loi.

**Amendement n° 213** présenté par M. Saddier, Mme DUBY-MULLER, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

À l'alinéa 6, après le mot :

« service »,

insérer les mots :

« non urbain ».

#### Article 33 quater

- ① L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne situés à l'intersection de leurs réseaux respectifs, qui peut comporter des recommandations. La structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics sont déterminées par voie réglementaire. »

**Article 33 quinquies**

- ① L'article L. 132-7 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Il en est de même du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme. »

**Article 33 sexies**

- ① I. – La section 5 du chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3116-8 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3116-8.* – Dans tous les autocars, une information concernant les règles de sécurité à bord et les consignes d'évacuation en cas d'urgence est transmise aux passagers.
- ③ « L'information fournie indique notamment l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation en cas d'urgence des issues de secours et des équipements de sécurité. »
- ④ II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

**Article 34 bis A**

- ① I. – Le titre I<sup>er</sup> du livre VI de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> Après l'article L. 1612-2, il est inséré un article L. 1612-2-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 1612-2-1.* – Pour le transport guidé, les véhicules mentionnés au 4<sup>o</sup> du L. 1612-2 font l'objet d'un dossier de conception soumis à l'approbation de l'autorité compétente au début de la phase de conception détaillée. Ce dossier est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité. » ;
- ④ 2<sup>o</sup> Au premier alinéa de l'article L. 1613-1, après la référence : « L. 1612-2 », sont insérés les mots : « ainsi que celle des véhicules mentionnés à l'article L. 1612-2-1 » ;
- ⑤ 3<sup>o</sup> Le 2<sup>o</sup> de l'article L. 1613-2 est complété par les mots : « ainsi que sa modification dans le cas mentionné à l'article L. 1612-2-1 ».
- ⑥ II. – Le I entre en vigueur à compter de la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

**Amendement n° 526** présenté par Mme Park.

Après la référence :

« L. 1613-1, »,

rédigier ainsi la fin de l'alinéa 4 :

« les mots : « est subordonnée » sont remplacés par les mots : « ou consacrés exclusivement aux activités de cyclo-draisines et la mise en service des véhicules mentionnés à l'article L. 1612-2-1 sont subordonnées » . »

**Amendement n° 527** présenté par Mme Park.

Substituer à l'alinéa 5 les deux alinéas suivants :

« 3<sup>o</sup> L'article L. 1613-2 est complété par un 3<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> De la modification du règlement de sécurité dans le cas mentionné à l'article L. 1612-2-1 ». »

**Article 34 bis**  
*(Supprimé)*

**Amendement n° 132** présenté par Mme Bonnivard, M. Bazin, M. Bony, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Leclerc, M. Brun, M. de Ganay, M. Sermier, M. Boucard, M. Abad, Mme Kuster, M. Straumann, M. Lurton, M. Forissier, M. Masson, Mme Louwagie, M. Descoeur et M. Vialay.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – Le 2<sup>o</sup> du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale est complété par un *i* ainsi rédigé :

« *i*) Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

« II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

**Amendement n° 148** présenté par M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Rolland, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – Le III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 8<sup>o</sup> Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

« II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

**Amendement n° 149** présenté par M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay,

M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Rolland, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Kuster, M. Masson et M. de Ganay.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

« II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

#### Article 34 *ter*

Au premier alinéa de l'article L. 1613-1 du code des transports, après la référence : « L. 1612-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport dédiés exclusivement aux activités de cyclo-draisines ».

**Amendement n° 528** présenté par Mme Park.

Supprimer cet article.

#### Article 34 *quater*

① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est habilité à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :

② 1° Créer un nouvel établissement public placé sous la tutelle de l'État résultant de l'intégration du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris, en prenant en compte les particularités propres à chacun de ces établissements ;

③ 2° Prendre toute mesure permettant de faciliter la transformation des établissements existants et la création du nouvel établissement, y compris dans le domaine fiscal ;

④ 3° Adapter la législation existante, notamment en matière environnementale, domaniale, fiscale et de procédure administrative, pour faciliter l'exercice des missions du nouvel établissement et, en matière sociale, pour prendre en compte les effets de la mise en œuvre du nouvel établissement sur le cadre social applicable à ses salariés ;

⑤ 4° Abroger les dispositions législatives devenues sans objet et prendre les mesures nécessaires pour assurer la cohérence rédactionnelle des textes et l'harmonisation de l'état du droit.

⑥ Un projet de loi de ratification est déposé au Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

## CHAPITRE II

### AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

#### Article 35

① I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

② 1° La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III est complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :

③ « *Art. L. 5312-14-1.* – I. – Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

④ « Ces conventions peuvent prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale générée par l'opérateur concerné, notamment lorsqu'il contribue au report modal.

⑤ « Sans préjudice de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2122-6 du même code, les conventions peuvent également prévoir qu'à leur échéance et dans des conditions qu'elles définissent, le grand port maritime indemnise les cocontractants pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par les conventions et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à d'autres cocontractants ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.

⑥ « II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins spécifiques exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre I<sup>er</sup> de la même troisième partie. Le contrat peut prévoir des clauses de report modal.

⑦ « III. – Le titulaire de la convention de terminal ou de la concession a, sauf prescription contraire de son titre, un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'il a financés par un droit d'entrée en contrepartie de l'indemnisation mentionnée au dernier alinéa du I du présent article ou de l'indemnisation versée au précédent concessionnaire. » ;

⑧ 2° À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;

⑨ 3° Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :

⑩ « 5° *bis* Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l'article L. 5312-2 » ; »

- ⑪ 4° L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1 au minimum tous les cinq ans et, en tout état de cause, lors de la présentation du projet stratégique ainsi que, le cas échéant, des projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire. »
- ⑬ II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :
- ⑭ 1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;
- ⑮ 2° La dernière phrase est supprimée.

#### Article 35 bis A

- ① La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre III est complété par un article L. 5311-3 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 5311-3.* – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 2122-8 du code général de la propriété des personnes publiques, les droits réels non hypothéqués ainsi que les ouvrages, constructions et installations, libres de tout droit, édifiés par le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public au sein de la circonscription d'un grand port maritime peuvent être utilisés à titre de garantie pour financer l'acquisition, la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier situés sur une autre dépendance domaniale dudit grand port maritime sous réserve de l'accord préalable de ce dernier.
- ④ « Ces dispositions s'appliquent sur le domaine public de l'État compris dans les limites administratives des ports mentionnés aux articles L. 2122-17 et L. 2122-18 du même code qui relèvent de la compétence des collectivités territoriales ou de groupements de collectivités territoriales, mis à disposition de ces collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales ou ayant fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion. Par dérogation à l'article L. 1311-6-1 du code général des collectivités territoriales, ces dispositions sont également applicables dans les limites administratives des ports maritimes implantés sur le domaine public propre des collectivités territoriales ou de leurs groupements. » ;
- ⑤ 2° Le chapitre III du titre V du livre VII est complété par un article L. 5753-4 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 5753-4.* – L'article L. 5311-3 s'applique aux autorisations d'occupation du domaine public constitutives de droits réels consenties dans les limites administratives des ports maritimes relevant de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

#### Article 35 bis

- ① La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.
- ④ « Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux mêmes 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑦ a bis) Au deuxième alinéa, après le mot : « alinéa », sont insérés les mots : « du présent I » ;
- ⑧ a ter) Au troisième alinéa, le mot : « article » est remplacé par la référence : « I » ;
- ⑨ b) Au début de l'avant-dernier alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- ⑩ b bis) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa du présent II » ;
- ⑪ c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑫ « Les conditions de connaissance mentionnées au deuxième alinéa du présent II peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.
- ⑬ « Pour chaque navire immatriculé au registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur et immatriculé à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées au deuxième alinéa du présent II, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation. »

**Article 36**

- ① I. – (*Non modifié*)
- ② I *bis*. – (*Supprimé*)
- ③ II. – L'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ainsi modifiée :
- ④ 1° L'article 1<sup>er</sup> est ainsi rédigé :
- ⑤ « Art. 1<sup>er</sup>. – I. – Il est créé un établissement public local à caractère industriel et commercial dénommé "Société du Canal Seine–Nord Europe". Cet établissement public, rattaché aux collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3, a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul–au–Bac, dénommée "canal Seine-Nord Europe".
- ⑥ « Au sens de la présente ordonnance, l'infrastructure fluviale mentionnée au premier alinéa du présent I comprend les biens constitutifs de cette infrastructure appartenant aux catégories mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 2111–10 du code général de la propriété des personnes publiques, y compris les quais et les espaces permettant le chargement et le déchargement des bateaux, à l'exclusion des places portuaires attenantes.
- ⑦ « II. – À titre accessoire, cet établissement public peut favoriser le développement économique en lien avec cette infrastructure. À cet effet, il peut apporter, dans les conditions prévues aux articles 5 et 8 de la présente ordonnance, un appui technique aux collectivités territoriales ou aux aménageurs pour la réalisation d'opérations directement liées à l'infrastructure du canal et accompagner le développement économique des places portuaires situées le long de l'infrastructure fluviale mentionnée au I du présent article.
- ⑧ « III. – L'établissement public mentionné au I peut se voir confier par l'État la maîtrise d'ouvrage de la réalisation du projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne, section située directement en aval du canal Seine-Nord Europe.
- ⑨ « IV. – L'établissement public mentionné au I peut contribuer à l'élaboration par l'État, les régions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale ou leurs groupements de contrats territoriaux de développement en lien avec les infrastructures mentionnées aux I et II. » ;
- ⑩ 2° Le chapitre II est ainsi rédigé :
- ⑪ « CHAPITRE II
- ⑫ « ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT
- ⑬ « Art. 2. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.
- ⑭ « Le directoire comprend trois membres nommés, sur proposition du président du conseil de surveillance, par le conseil de surveillance qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire.
- ⑮ « Art. 3. – I. – Le conseil de surveillance est composé pour moitié au moins de représentants des collectivités territoriales suivantes :
- ⑯ « 1° La région Hauts-de-France ;
- ⑰ « 2° Les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.
- ⑱ « II. – Il comprend en outre :
- ⑲ « 1° Des représentants de l'État, à raison d'un tiers des membres du conseil de surveillance ;
- ⑳ « 2° Un représentant de Voies navigables de France ;
- ㉑ « 3° Au moins une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences en matière de transport ou d'aménagement du territoire ;
- ㉒ « 4° Un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective.
- ㉓ « III. – Les collectivités territoriales autres que celles mentionnées au I ou les groupements de collectivités territoriales qui participent au financement de la Société du Canal Seine–Nord Europe sont représentés au conseil de surveillance.
- ㉔ « IV. – Assiste au conseil de surveillance avec voix consultative au moins un représentant de la Commission européenne.
- ㉕ « V. – Le président du conseil de surveillance est élu parmi ceux de ses membres représentant les collectivités territoriales mentionnées au I.
- ㉖ « Art. 4. – I. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située, pour tout ou partie, l'emprise du projet d'infrastructure fluviale.
- ㉗ « Ce comité comprend deux députés et deux sénateurs désignés par leur assemblée respective, des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales concernées par la réalisation du canal ainsi que des représentants d'associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141–1 du code de l'environnement.
- ㉘ « Le comité stratégique peut être saisi par le conseil de surveillance de toute question entrant dans les missions de l'établissement public.
- ㉙ « Il peut émettre des propositions et demander au président que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.
- ㉚ « II. – Il est institué auprès du conseil de surveillance une commission des contrats chargée, par ses avis, de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de contrats de travaux, de fournitures et de services de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, par dérogation aux articles L. 1411–5 et L. 1414–1 à L. 1414–4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'aux articles L. 1210–1 et L. 1211–1 du code de la commande publique.

- 31 « La commission est saisie, avant sa signature, de tout projet de contrat d'un montant estimatif prévisionnel supérieur à un seuil fixé par le règlement intérieur de la commission.
- 32 « Cette commission comprend au moins cinq membres désignés par le conseil de surveillance et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État.
- 33 « Le conseil de surveillance adopte le règlement intérieur de la commission sur proposition du directoire.
- 34 « III. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité des engagements et des risques qui a pour objet de suivre les conditions de réalisation et de financement de l'infrastructure fluviale mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés.
- 35 « Le comité est saisi par le directoire, avant le lancement de la procédure de consultation, de tout projet de contrat d'un montant estimatif prévisionnel supérieur à un seuil fixé par le conseil de surveillance.
- 36 « Le décret mentionné à l'article 15 fixe la composition de ce comité et, notamment, les modalités de représentation des personnes mentionnées au premier alinéa de l'article 5 en son sein. Il fixe également ses missions et ses modalités de fonctionnement.
- 37 « *Art. 4 bis.* – Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes et délibérations de l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe sont exercés par le préfet de la région Hauts-de-France dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales. » ;
- 38 3<sup>o</sup> L'article 5 est ainsi rédigé :
- 39 « *Art. 5.* – Les charges résultant de l'exercice des compétences mentionnées au I de l'article 1<sup>er</sup> sont réparties entre l'État et les collectivités territoriales mentionnées à l'article 3, ou leurs groupements, dans les conditions prévues au présent article.
- 40 « Une convention de financement entre l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe, l'État et les collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3 précise le montant et les conditions de leur participation. Cette convention actualise le protocole de financement et de gouvernance pour la réalisation du canal Seine–Nord Europe, signé le 13 mars 2017 entre l'État, les collectivités territoriales intéressées et Voies navigables de France, pour tenir compte du changement de statut de l'établissement public mentionné à l'article 1<sup>er</sup> et des nouvelles dispositions intéressant la maîtrise d'ouvrage et le financement du canal.
- 41 « Des conventions de financement entre l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe et les collectivités ou groupements de collectivités mentionnés au III de l'article 3 précisent le montant et les conditions de la participation de ces collectivités ou groupements de collectivités.
- 42 « Les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent en outre contribuer aux charges et aux dépenses d'investissement afférentes aux missions mentionnées aux II à IV de l'article 1<sup>er</sup>.
- 43 « Les contributions découlant de la participation souscrite par les personnes concernées en vertu du premier alinéa du présent article ont le caractère de dépenses obligatoires. » ;
- 44 4<sup>o</sup> L'article 6 est ainsi modifié :
- 45 a) Le 4<sup>o</sup> est complété les mots : « ou qu'il cède en application du II de l'article 8 » ;
- 46 b) Il est ajouté un 9<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- 47 « 9<sup>o</sup> Les produits des emprunts qu'il contracte. » ;
- 48 5<sup>o</sup> Le chapitre III est complété par un article 7 *bis* ainsi rédigé :
- 49 « *Art. 7 bis.* – Les comptes annuels sont certifiés par un ou des commissaires aux comptes, nommés par le directoire après approbation du conseil de surveillance. » ;
- 50 6<sup>o</sup> L'article 8 est ainsi rédigé :
- 51 « *Art. 8.* – I. – Pour exercer les missions définies à l'article 1<sup>er</sup>, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe peut acquérir pour le compte de l'État, au besoin par voie d'expropriation, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la réalisation de l'infrastructure concernée. Pour exercer les missions définies aux II et IV du même article 1<sup>er</sup>, l'établissement peut également réaliser ces acquisitions pour son propre compte. Les opérations d'acquisition, de cession et d'aménagement mentionnées aux II et III du présent article sont réputées conformes à la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret du 11 septembre 2008 modifié par le décret n<sup>o</sup> 2017–578 du 20 avril 2017 et prorogée par le décret n<sup>o</sup> 2018–673 du 25 juillet 2018.
- 52 « II. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 411–1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe peut, pour le compte de l'État ou pour son propre compte, acquérir et céder de gré à gré, à des personnes de droit privé ou de droit public, des immeubles expropriés en vue de la réalisation par ces personnes d'opérations d'aménagement directement liées à l'infrastructure fluviale telles que, notamment, les places portuaires mentionnées à l'article 1<sup>er</sup>. Le montant de la cession des immeubles en cause ne peut être inférieur à l'ensemble des coûts supportés par l'établissement public pour leur acquisition.
- 53 « Les personnes bénéficiaires des cessions mentionnées au premier alinéa du présent II respectent des conditions d'utilisation prescrites par un cahier des charges annexé à l'acte de cession. Ce cahier des charges est identique aux cahiers des charges types mentionnés à l'article L. 411–2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévus pour des actes de cession de terrains destinés soit au bénéfice d'une collectivité publique ou d'un établissement public, soit à l'installation d'un établissement industriel ou commercial comportant un ou plusieurs bâtiments par un cessionnaire autre qu'une collectivité

publique ou un établissement public. Les dispositions des articles L. 411–3 et L. 411–4 du même code sont alors applicables.

- 54 « Les dispositions du premier alinéa du présent II sont également applicables pour permettre, par la cession à titre gratuit des terrains expropriés aux propriétaires ou aux gestionnaires d'infrastructures de transport routier, ferroviaire ou par canalisation existantes, les modifications desdites infrastructures rendues nécessaires par la réalisation de l'infrastructure fluviale.
- 55 « Les dispositions du même premier alinéa sont également applicables pour permettre la cession à Voies navigables de France, à titre gratuit, des terrains acquis au besoin par voie d'expropriation pour lui permettre d'installer les équipements ou bâtiments directement liés à la gestion de l'infrastructure fluviale.
- 56 « III. – Les aménagements que l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe, au titre de l'appui technique prévu au II de l'article 1<sup>er</sup>, serait susceptible de réaliser préalablement à la cession des terrains mentionnée au II du présent article n'ont ni pour objet, ni pour effet de soumettre lesdits terrains au régime de la domanialité publique préalablement à cette cession.
- 57 « IV. – Sur le domaine public fluvial qu'il gère, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe peut délivrer des autorisations d'occupation constitutives de droits réels dans les conditions déterminées par les articles L. 1311–5 à L. 1311–8 du code général des collectivités territoriales. » ;
- 58 7<sup>o</sup> Les articles 10 à 12 sont ainsi rédigés :
- 59 « Art. 10. – Pour permettre les travaux de réalisation de l'infrastructure :
- 60 « 1<sup>o</sup> Lorsqu'une section de l'infrastructure fluviale mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> est située sur le domaine public confié à Voies navigables de France, cet établissement public et l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe fixent par voie de convention les modalités de gestion de ce domaine ;
- 61 « 2<sup>o</sup> Les terrains d'emprise et les biens acquis avant l'entrée en vigueur du présent chapitre, pour le compte de l'État, par Voies navigables de France en vue de la réalisation du projet d'infrastructure fluviale mentionné à l'article 1<sup>er</sup> sont remis à titre gratuit à l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe. Une convention entre l'État, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe et Voies navigables de France précise les modalités d'application du présent 2<sup>o</sup> ;
- 62 « 3<sup>o</sup> Les terrains d'emprise et les biens acquis pour le compte de l'État par l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe en vue des missions mentionnées à l'article 1<sup>er</sup>, notamment la réalisation de l'infrastructure mentionnée au même article 1<sup>er</sup>, sont réputés lui être remis par l'État à la date de leur acquisition.
- 63 « L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics peuvent transférer à l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe, sur sa demande, en pleine propriété et à titre

gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions ou les mettre, également sur sa demande et à titre gratuit, à sa disposition.

- 64 « Art. 11. – I. – L'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux de réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.
- 65 « II. – Les biens meubles et les locaux de Voies navigables de France sont mis à la disposition de l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe, en tant que de besoin, dans des conditions fixées par voie de convention conclue à titre onéreux entre les deux établissements publics.
- 66 « Art. 12. – Pour des opérations emportant modification du réseau fluvial existant géré par Voies navigables de France ou intervention sur ce réseau, dont la maîtrise d'ouvrage ne peut, pour des raisons techniques ou de sécurité, être confiée qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier à Voies navigables de France des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.
- 67 « Une convention précise, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n<sup>o</sup> 85–704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, l'objet, le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. » ;
- 68 8<sup>o</sup> L'article 13 est abrogé ;
- 69 9<sup>o</sup> Le chapitre IV est complété par un article 14 *bis* ainsi rédigé :
- 70 « Art. 14 *bis*. – L'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe est substitué à l'État dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de la présente ordonnance. Il représente l'État dans l'exercice du pouvoir de transaction prévu à l'article L. 2132–25 du code général de la propriété des personnes publiques.
- 71 « Les contraventions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132–21 et L. 2132–23 du même code.
- 72 « Au cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public fluvial qu'il gère ont été constatées, le président du directoire de l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative. Il peut déléguer sa signature aux autres membres du directoire ainsi qu'à un ou plusieurs agents de l'établissement dans leur champ de compétences et de responsabilité.
- 73 « Pour l'application de l'article L. 4244–1 du code des transports, l'établissement public Société du Canal Seine–Nord Europe est considéré comme le gestionnaire de la

voie d'eau pour les tronçons de l'infrastructure exploités en application de l'article 14 de la présente ordonnance. » ;

- 74 10° Les articles 15 et 16 sont ainsi rédigés :
- 75 « Art. 15. – Les conditions d'application de la présente ordonnance, notamment la composition et les modalités de représentation des membres du conseil de surveillance ainsi que ses modalités de fonctionnement, sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis des collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3 donné dans un délai de deux mois à compter de leur saisine. À défaut d'un avis dans ce délai, l'avis est réputé donné.
- 76 « Ce décret fixe les modalités selon lesquelles le conseil de surveillance définit les conditions de représentation en son sein des collectivités territoriales ou des groupements mentionnés au III du même article 3, notamment au regard du montant de leur contribution.
- 77 « Doivent faire l'objet de règles de majorité spécifiques, dont les modalités de fixation sont précisées par le décret précité, les décisions :
- 78 « 1° Remettant en cause ou susceptibles de remettre en cause la répartition des charges conventionnellement prévues conformément à l'article 5 ;
- 79 « 2° Relatives aux contrats d'un montant supérieur à des seuils qu'il détermine ;
- 80 « 3° Portant adoption du règlement intérieur de la commission des contrats placée auprès de l'établissement public ou passant outre à l'avis défavorable de cette commission.
- 81 « Art. 16. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe est dissous au plus tard à la date la plus tardive entre :
- 82 « 1° Les douze mois qui suivent l'achèvement complet et la réception des travaux prévus à l'article 1<sup>er</sup> ;
- 83 « 2° La date d'extinction des obligations contractées aux fins des missions définies au même article 1<sup>er</sup> ;
- 84 « 3° La date de fin de remboursement des emprunts qu'il a contractés.
- 85 « À la date de dissolution de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, sans préjudice des dispositions de l'article 14, Voies navigables de France est subrogé à cet établissement dans tous les droits et obligations contractés par lui pour la réalisation et le financement de l'infrastructure. »
- 86 III. – L'article L. 2132–23 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :
- 87 1° Après le 5°, il est inséré un 6° ainsi rédigé :
- 88 « 6° Les personnels de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe sur le domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de l'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 relative à la Société

du Canal Seine-Nord Europe, commissionnés par le président du directoire de cet établissement public et assermentés devant le tribunal de grande instance. » ;

- 89 2° À la première phrase du dernier alinéa, la référence : « 5° » est remplacée par la référence : « 6° ».
- 90 IV. – À l'article L. 4272–2 du code des transports, après le mot : « France », sont insérés les mots : « et, pour celles commises sur les tronçons du domaine public fluvial gérés par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe, par les personnels de cet établissement public, ».
- 91 V. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 774–2 du code de justice administrative, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Pour le domaine public fluvial qu'il gère en application de l'article 14 de l'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, le président du directoire de cet établissement public est substitué au représentant de l'État dans le département. »
- 92 VI. – Au dernier alinéa du I de l'article L. 1541–1 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « État », sont insérés les mots : « ou un établissement public local ».
- 93 VII. – Les contrats de travail conclus par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent applicables dans les conditions prévues à l'article L. 1224–1 du code du travail. Les fonctionnaires détachés au sein de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent détachés au sein de cet établissement jusqu'au terme prévu de leur détachement. Les personnels mis à disposition par Voies navigables de France au titre de l'article 13 de l'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, dans sa rédaction antérieure au présent article, sont maintenus dans cette position. Les frais et les charges directs et indirects résultant, pour Voies navigables de France, de la mise à disposition de ses personnels sont intégralement compensés par l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe auprès de Voies navigables de France dans les mêmes conditions et suivant les mêmes modalités que celles prévues par l'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 précitée dans sa rédaction antérieure au présent article.
- 94 VIII. – Le présent article entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du décret mentionné à l'article 15 de l'ordonnance n° 2016–489 du 21 avril 2016 précitée, dans sa rédaction résultant de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2020. Ce décret prévoit en outre les dispositions transitoires nécessaires à la continuité du fonctionnement de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe à compter de l'entrée en vigueur du présent article.
- 95 À l'issue d'un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur du présent article, le conseil de surveillance de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut valablement se réunir pour la première fois, même s'il n'a pas été procédé à la désignation de la totalité de ses membres, dès lors que plus de la moitié des membres au moins a été désignée.

**Amendement n° 481** présenté par M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguié, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Supprimer cet article.

### Article 37

- ① I AA. – L'ordonnance n° 2015–1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins est ratifiée.
- ② I A. – L'ordonnance n° 2016–1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française est ratifiée.
- ③ I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :
  - ④ 1° Modifier le code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;
  - ⑤ 2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du même code afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42–427 du 1<sup>er</sup> avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;
  - ⑥ 3° (*Supprimé*)
  - ⑦ 4° Prendre les mesures nécessaires :
  - ⑧ a) À l'application de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007 ;
  - ⑨ b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;
  - ⑩ c) À l'application de la résolution MEPC.265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention

de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

- ⑪ d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;
- ⑫ e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève le 14 juin 2007, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève le 7 février 2006, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;
- ⑬ f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;
- ⑭ 5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551–1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre accessoire ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent. Les conditions particulières mentionnées à la première phrase du présent 5° prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire ;
- ⑮ 6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544–27 du code du travail, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544–26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de

stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 dudit code et définir les modalités de réalisation de périodes de mise en situation en milieu professionnel à bord des navires afin de faciliter la découverte du milieu de marin ;

- 16 7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;
- 17 8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :
- 18 a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;
- 19 b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;
- 20 c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- 21 d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;
- 22 e) D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;
- 23 f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- 24 f bis) De renforcer les modalités de sanctions applicables en cas de non-respect des règles de police en matière de navigation intérieure ;
- 25 f ter) De prendre les mesures nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 26 f quater) De renforcer les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes ;
- 27 g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- 28 9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :
- 29 a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;
- 30 b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;
- 31 c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;
- 32 10° Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du code des transports ;
- 33 11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent I et d'autres dispositions législatives ;
- 34 12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues au présent I et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.
- 35 II et III. – (Non modifiés)
- 36 IV. – L'ordonnance mentionnée au 6° du I est prise dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- 37 V et VI. – (Non modifiés)
- 38 VII. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- 39 1° A L'article L. 5142-1 est ainsi modifié :
- 40 a) Au début du premier alinéa, sont ajoutés les mots : « Sous réserve des conventions internationales en vigueur, » ;
- 41 b) Au même premier alinéa, la première occurrence du mot : « maritimes » est supprimée et les mots : « et aux épaves d'aéronefs » sont remplacés par les mots : « , aux épaves d'aéronefs et généralement à tout objet » ;
- 42 c) Au second alinéa, les mots : « ou l'aéronef » sont remplacés par les mots : « , l'aéronef ou l'objet » ;
- 43 1° B L'article L. 5241-4 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

- 44 « Les titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres, à l'exception de ceux délivrés pour les navires à passagers et de ceux délivrés par les sociétés de classification, sont délivrés sans limitation de durée.
- 45 « Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. » ;
- 46 1<sup>o</sup> C Après le même article L. 5241-4, il est inséré un article L. 5241-4-1 A ainsi rédigé :
- 47 « *Art. L. 5241-4-1 A.* – I. – Les frais liés aux visites au cours de l'exploitation des navires rouliers à passagers prévues par la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.
- 48 « II. – Les frais liés aux déplacements et aux séjours à l'étranger, afférents aux visites prévues à l'article L. 5241-4, sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;
- 49 1<sup>o</sup> D L'article L. 5762-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 50 « L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans leur rédaction résultant de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités. » ;
- 51 1<sup>o</sup> E L'article L. 5772-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 52 « L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités. » ;
- 53 1<sup>o</sup> F L'article L. 5782-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 54 « L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités. » ;
- 55 1<sup>o</sup> G L'article L. 5792-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 56 « L'article L. 5241-4 et le II de l'article L. 5241-4-1 A sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités. » ;
- 57 1<sup>o</sup> À la fin du III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;
- 58 2<sup>o</sup> L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :
- 59 « *Art. L. 5523-1.* – Les infractions définies à la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. » ;
- 60 3<sup>o</sup> Le I de l'article L. 5542-5-1 est ainsi rédigé :
- 61 « I. – À bord du navire, le capitaine conserve à la disposition des gens de mer une copie de leur contrat d'engagement maritime ainsi que les textes légaux, accords et conventions collectives qui régissent le contrat d'engagement maritime. Ces documents peuvent être tenus à disposition sous forme numérique. » ;
- 62 4<sup>o</sup> L'article L. 5542-6 est abrogé ;
- 63 5<sup>o</sup> L'article L. 5542-18 est ainsi modifié :
- 64 a) Après le mot : « durée », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « du contrat d'engagement maritime. » ;
- 65 b) Après le mot : « durée », la fin de la première phrase du troisième alinéa est ainsi rédigée : « du contrat d'engagement maritime. » ;
- 66 5<sup>o</sup> bis La section 2 du chapitre II du titre IV du livre V est complétée par un article L. 5542-49 ainsi rétabli :
- 67 « *Art. L. 5542-49.* – En cas de litige entre un marin et son employeur portant sur une sanction disciplinaire, le juge judiciaire est compétent dans les conditions prévues aux articles L. 1333-1 à L. 1333-3 du code du travail. » ;
- 68 6<sup>o</sup> À l'article L. 5543-5, la référence : « L. 2316-1 » est remplacée par la référence : « L. 2317-1 » ;
- 69 7<sup>o</sup> Après la référence : « L. 5542-18, », la fin de l'article L. 5549-5 est ainsi rédigée : « aux premier et troisième alinéas, les mots : “du contrat d'engagement maritime” sont remplacés par les mots : “de son inscription sur la liste d'équipage”. » ;
- 70 8<sup>o</sup> L'article L. 5551-3 est abrogé ;
- 71 9<sup>o</sup> Le 4<sup>o</sup> de l'article L. 5552-16 est ainsi rédigé :
- 72 « 4<sup>o</sup> Les périodes hors navigation effective durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ; »
- 73 9<sup>o</sup> bis À la première phrase du 2<sup>o</sup> de l'article L. 5612-1, la référence : « L. 5542-6, » est supprimée ;
- 74 10<sup>o</sup> La première phrase de l'article L. 5552-18 est ainsi rédigée : « Les services effectués au cours d'une année civile qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés dans un délai maximum de trois ans à compter de la fin de l'année civile en cause. » ;
- 75 10<sup>o</sup> bis La soixante-troisième ligne du tableau du second alinéa du I de l'article L. 5785-1 est supprimée ;
- 76 11<sup>o</sup> Après le mot : « mots : », la fin du 1<sup>o</sup> de l'article L. 5785-3 est ainsi rédigée : « “du contrat d'engagement maritime” sont remplacés par les mots : “de son embarquement” ; »

- 77 11° *bis* La cinquante-neuvième ligne du tableau du second alinéa du I de l'article L. 5795-1 est supprimée ;
- 78 12° Après le mot : « mots : », la fin du 1° de l'article L. 5795-4 est ainsi rédigée : « "du contrat d'engagement maritime" sont remplacés par les mots : "de son embarquement" ; »
- 79 13° (*nouveau*) Après le 1° du même article L. 5795-4, il est inséré un 1° *bis* ainsi rédigé :
- 80 « 1° *bis* À la fin de la première phrase du troisième alinéa, les mots : "du contrat d'engagement maritime" sont remplacés par les mots : "d'embarquement" ; ».
- 81 VIII. – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent. Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ainsi que la préservation de l'environnement.
- 82 La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation maritime des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ainsi que la préservation de l'environnement.
- 83 Les conditions de ces expérimentations sont fixées par voie réglementaire.
- 84 Au plus tard trois mois avant leur terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de ces expérimentations.

**Amendement n° 774** présenté par Mme Park, rapporteure au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire (Titre V).

À l'alinéa 15, substituer à la première occurrence des mots :

« du travail »,

les mots :

« des transports ».

#### Article 37 bis AAA

- 1 Le *b* du F du 2° du I de l'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :
- 2 « *b*) Le gestionnaire de navire est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité et remplit les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies aux A ou B. Lorsque le navire est hors du champ d'application du code interna-

tional de gestion de la sécurité et que son gestionnaire ne détient donc pas un document de conformité au sens du code mentionné à la première phrase du présent *b*, le gestionnaire prouve à défaut qu'il assure depuis la France les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire ; ».

#### Article 37 bis AAB

- 1 Le titre III du livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

#### 2 « CHAPITRE V

#### 3 « DÉCLARATIONS LIÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MER

- 4 « *Art. L. 5435-1.* – Toute personne physique ou morale réceptionnaire, au sens du *a* du 4 de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, adoptée à Londres le 30 avril 2010, de cargaisons donnant lieu à contribution au sens du 10 du même article 1<sup>er</sup> déclare les quantités reçues pour chaque année civile dans un port, installation portuaire ou terminal français avant le 31 mars de l'année suivante.
- 5 « L'obligation de déclaration prévue au premier alinéa du présent article est réputée satisfaite si un rapport a déjà été fait pour les substances mentionnées à l'article L. 631-4 du code de l'énergie.
- 6 « *Art. L. 5435-2.* – En cas de manquement à l'obligation prescrite par l'article L. 5435-1 dans le délai prévu au premier alinéa du même article L. 5435-1, un procès-verbal de manquement est dressé par les agents assermentés désignés par le ministre chargé des transports. Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois à compter de la communication dudit procès-verbal sur les manquements relevés.
- 7 « À la suite de la procédure énoncée au présent article, l'autorité administrative peut prendre une décision motivée ordonnant une astreinte par jour de retard, d'un montant déterminé par arrêté, proportionnel aux contributions dues, d'un montant maximal de 1 500 €. »
- 8 « *Art. L. 5435-3.* – Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret. »

#### Article 37 bis AAC

- 1 Après l'article L. 5542-41 du code des transports, il est inséré un article L. 5542-41-1 ainsi rédigé :
- 2 « *Art. L. 5542-41-1.* – I. – Le premier alinéa de l'article L. 1235-3-1 du code du travail est applicable au cas de nullité du licenciement, constaté par un juge, d'un délégué de bord en raison de l'exercice de son mandat.

- ③ « II. – Le dernier alinéa du même article L. 1235–3–1 est applicable aux délégués de bord qui bénéficient d'un statut protecteur, dans les conditions définies aux articles L. 5543–3 et L. 5543–3–1 du présent code. »

#### Article 37 bis AAD

- ① L'article L. 5543–1–1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> Le I est ainsi modifié :
- ③ a) Au premier alinéa, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ;
- ④ b) Le 2<sup>o</sup> est complété par les mots : « ainsi que sur les domaines de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue » ;
- ⑤ c) À la seconde phrase du 7<sup>o</sup>, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ;
- ⑥ 2<sup>o</sup> Le II est ainsi modifié :
- ⑦ a) Après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ;
- ⑧ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Lorsqu'elle est consultée dans les domaines de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue maritime, la commission comprend également des représentants des régions, des départements et des collectivités ultra-marines. » ;
- ⑩ 3<sup>o</sup> Le III est complété par les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » ;
- ⑪ 4<sup>o</sup> Au premier alinéa du V, après le mot : « maritime », sont insérés les mots : « , de l'emploi et de la formation professionnelle » .

#### Article 37 bis AAE

L'article L. 5725–2 du code des transports est abrogé.

#### Article 37 bis AA

- ① Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ② « Section 3
- ③ « Équipement des ports de plaisance en bornes électriques
- ④ « Art. L. 1521–4. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, dans les ports de plaisance d'une capacité de plus de cent places, au moins 1 % des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an sont réservés à des navires électriques. »

#### Article 37 bis AB

- ① La section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1<sup>o</sup> L'intitulé est ainsi rédigé : « Signalisation maritime » ;
- ③ 2<sup>o</sup> Au début, est ajoutée une sous-section 1 ainsi rédigée :
- ④ « Sous-section 1
- ⑤ « Dispositions générales
- ⑥ « Art. L. 5242–20–1. – La signalisation maritime consiste, en fonction du volume et de la nature de trafic ainsi que du degré de risques, à identifier les routes de navigation maritime et à marquer les dangers.
- ⑦ « La signalisation maritime se compose d'aides à la navigation visuelles, sonores ou radioélectriques conformes aux conventions internationales et tenant compte des recommandations internationales en vigueur.
- ⑧ « Art. L. 5242–20–2. – L'État prescrit les mesures de signalisation maritime, en particulier d'établissement, de modification ou de suppression de tous dispositifs d'aides à la navigation, y compris celles rendues nécessaires par une activité ou celles établies à la demande d'un opérateur économique.
- ⑨ « L'État est responsable de la police de la signalisation maritime, y compris la suppression ou la modification de dispositifs de nature à créer une confusion avec les aides à la navigation maritime ou un risque pour la navigation.
- ⑩ « Toute personne privée implantant une activité en mer nécessitant des mesures de signalisation maritime assume la charge de l'acquisition, de l'exploitation, de l'entretien ainsi que du retrait de cette signalisation.
- ⑪ « Est autorisée la perception par l'État de rémunérations auprès d'autres personnes ayant un intérêt particulier à la signalisation maritime au regard de leurs activités pour les services de signalisation qu'il leur rend.
- ⑫ « Art. L. 5242–20–3. – (Supprimé)
- ⑬ « Art. L. 5242–20–4. – Le fait d'installer un dispositif d'aide à la navigation sans avoir obtenu l'autorisation préalable des services de l'État compétents selon les modalités prévues par voie réglementaire ou en méconnaissance des prescriptions de sécurité imposées par le référentiel technique prévu par arrêté du ministre chargé de la mer est puni d'une amende de 3750 €.
- ⑭ « Art. L. 5242–20–5. – Les modalités d'application de la présente sous-section sont fixées par voie réglementaire. » ;
- ⑮ 3<sup>o</sup> Est ajoutée une sous-section 2 intitulée : « Dommages » et comprenant les articles L. 5242–21 à L. 5242–23 ;
- ⑯ 4<sup>o</sup> La sous-section 2, telle qu'elle résulte du 3<sup>o</sup> du présent article, est complétée par un article L. 5242–24 ainsi rédigé :

- 17 « Art. L. 5242–24. – Les modalités d’application de la présente sous-section sont fixées par voie réglementaire. »

#### Article 37 bis AC

- 1 La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- 2 1° La section 1 du chapitre III du titre IV du livre II est complétée par un article L. 5243–6 ainsi rétabli :
- 3 « Art. L. 5243–6. – Lorsqu’ils constatent une des infractions définies aux articles L. 5242–1 à L. 5242–6–3, les officiers de police judiciaire et les agents mentionnés aux 1° à 10° de l’article L. 5222–1 peuvent procéder à l’appréhension du navire ayant servi à commettre l’infraction. L’appréhension du navire donne lieu à l’établissement d’un procès-verbal.
- 4 « Lorsque l’auteur de l’infraction se trouve hors d’état de justifier d’un domicile ou d’un emploi sur le territoire français, et dans un délai maximum de deux heures à compter de son appréhension par les agents mentionnés au premier alinéa du présent article, le navire peut être dérouteré vers une position ou un port appropriés, puis immobilisé.
- 5 « La décision imposant le déroutement du navire et son immobilisation est prise par le directeur départemental des territoires et de la mer ou ses adjoints, compétent en raison du lieu de l’infraction ou, le cas échéant, de l’un des critères définis au II de l’article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. L’auteur de la décision de déroutement et d’immobilisation en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République qui peut s’y opposer ou y mettre fin à tout moment. Il en informe, le cas échéant, l’autorité de l’État du pavillon.
- 6 « Les frais d’immobilisation du navire sont à la charge de l’auteur de l’infraction ou, le cas échéant, du propriétaire ou de l’exploitant du navire.
- 7 « À tout moment, l’autorité judiciaire peut ordonner la levée de l’immobilisation s’il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.
- 8 « Les conditions d’affectation, d’emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142–2 et 142–3 du code de procédure pénale.
- 9 « La décision d’immobilisation peut être contestée dans un délai de cinq jours à compter de sa notification, par requête de la personne mise en cause, du propriétaire, de l’exploitant ou des tiers ayant des droits sur le navire devant le juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance saisi de l’enquête.
- 10 « Le juge des libertés et de la détention peut confirmer l’immobilisation ou en ordonner la mainlevée, le cas échéant en la conditionnant au versement préalable d’un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement, dans les conditions prévues à l’article 142 du même code.

- 11 « L’ordonnance du juge des libertés et de la détention doit être rendue dans un délai de trois jours ouvrés à compter de la réception de la requête mentionnée au septième alinéa du présent article.

- 12 « Les ordonnances du juge des libertés et de la détention prises sur le fondement du présent article sont motivées et notifiées au procureur de la République, au juge d’instruction lorsqu’il est saisi, à la personne mise en cause et, s’ils sont connus, au propriétaire et aux tiers ayant des droits sur le navire, qui peuvent les déférer à la chambre de l’instruction par déclaration au greffe du tribunal dans les cinq jours qui suivent leur notification. La personne mise en cause, le propriétaire du navire et les tiers ayant des droits sur le navire peuvent adresser toutes observations écrites ou être entendus par la chambre de l’instruction. La chambre de l’instruction statue dans un délai de cinq jours à compter de la déclaration d’appel.

- 13 « L’appel contre les ordonnances du juge des libertés et de la détention prises sur le fondement du présent article n’est pas suspensif. Toutefois, le procureur de la République peut demander au premier président de la cour d’appel ou à son délégué de déclarer le recours suspensif lorsque le juge des libertés et de la détention a ordonné la remise en circulation du navire et qu’il existe un risque sérieux de réitération de l’infraction ou qu’il est nécessaire de garantir le paiement des amendes. Dans ce cas, l’appel, accompagné de la demande qui se réfère au risque sérieux de réitération de l’infraction ou à la nécessité de garantir le paiement des amendes, est formé dans un délai de six heures à compter de la notification de l’ordonnance au procureur de la République et transmis au premier président de la cour d’appel ou à son délégué. Celui-ci décide, sans délai, s’il y a lieu de donner à cet appel un effet suspensif par une ordonnance motivée rendue contradictoirement, qui n’est pas susceptible de recours. Le navire est maintenu à la disposition de l’autorité judiciaire jusqu’à ce que cette ordonnance soit rendue et, si elle donne un effet suspensif à l’appel du procureur de la République, jusqu’à ce qu’il soit statué sur le fond. » ;

- 14 2° Le livre VII est ainsi modifié :

- 15 a) Le chapitre II du titre I<sup>er</sup> est complété par un article L. 5712–3 ainsi rédigé :

- 16 « Art. L. 5712–3. – Pour l’application de l’article L. 5243–6 en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur de la mer”. À La Réunion, ces mêmes mots sont remplacés par les mots : “directeur de la mer sud océan Indien”. » ;

- 17 b) Le chapitre II du titre II est complété par un article L. 5722–3 ainsi rédigé :

- 18 « Art. L. 5722–3. – Pour l’application à Mayotte de l’article L. 5243–6, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur de la mer sud océan Indien”. » ;

- 19 c) Le chapitre II du titre III est complété par un article L. 5732–3 ainsi rédigé :

- 20 « *Art. L. 5732–3.* – Pour l’application à Saint-Barthélemy de l’article L. 5243–6, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur de la mer en Guadeloupe”. » ;
- 21 *d)* Le chapitre II du titre IV est complété par un article L. 5742–3 ainsi rédigé :
- 22 « *Art. L. 5742–3.* – Pour l’application à Saint-Martin de l’article L. 5243–6, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur de la mer en Guadeloupe”. » ;
- 23 *e)* Le chapitre II du titre V est complété par un article L. 5752–3 ainsi rédigé :
- 24 « *Art. L. 5752–3.* – Pour l’application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l’article L. 5243–6, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur des territoires, de l’alimentation et de la mer”. » ;
- 25 *f)* Le chapitre II du titre VI est complété par un article L. 5762–4 ainsi rédigé :
- 26 « *Art. L. 5762–4.* – Pour l’application de l’article L. 5243–6 en Nouvelle-Calédonie, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “chef du service des affaires maritimes”. » ;
- 27 *g)* Le chapitre II du titre VII est complété par un article L. 5772–5 ainsi rédigé :
- 28 « *Art. L. 5772–5.* – Pour l’application de l’article L. 5243–6 en Polynésie française, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “chef du service des affaires maritimes”. » ;
- 29 *h)* Le chapitre II du titre VIII est complété par un article L. 5782–5 ainsi rédigé :
- 30 « *Art. L. 5782–5.* – Pour l’application de l’article L. 5243–6 à Wallis-et-Futuna, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “chef du service des affaires maritimes”. » ;
- 31 *i)* Le chapitre II du titre IX est complété par un article L. 5792–5 ainsi rédigé :
- 32 « *Art. L. 5792–5.* – Pour l’application de l’article L. 5243–6 dans les Terres australes et antarctiques françaises, les mots : “directeur départemental des territoires et de la mer” sont remplacés par les mots : “directeur de la mer sud océan Indien”. »

#### Article 37 bis AD

- 1 La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- 2 1<sup>o</sup> Le second alinéa de l’article L. 5412–2 est supprimé ;
- 3 2<sup>o</sup> Le premier alinéa de l’article L. 5531–1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « L’armateur fournit au capitaine les moyens nécessaires à l’exercice de cette autorité et n’entrave pas les décisions qui en relèvent. »

#### Article 37 bis AE

Au début de la seconde phrase du premier alinéa de l’article L. 5542–48 du code des transports, les mots : « Sauf en ce qui concerne le capitaine, » sont supprimés.

#### Article 37 bis AF

- 1 Le livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :
- 2 1<sup>o</sup> La section 3 du chapitre VI du titre I<sup>er</sup> est complétée par un article L. 616–3–1 ainsi rédigé :
- 3 « *Art. L. 616–3–1.* – Pour l’accès aux navires et à leur bord, les personnes physiques exerçant l’activité mentionnée au 4<sup>o</sup> de l’article L. 611–1 peuvent procéder à l’inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.
- 4 « En cas de circonstances particulières liées à l’existence de menaces graves pour la sécurité publique, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent également procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité dans les conditions fixées au second alinéa de l’article L. 613–2. » ;
- 5 2<sup>o</sup> Au premier alinéa des articles L. 645–1, L. 646–1, L. 647–1 et L. 648–1, la référence : « la l’ordonnance n<sup>o</sup> 2018–1125 du 12 décembre 2018 prise en application de l’article 32 de la loi n<sup>o</sup> 2018–493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles et portant modification de la loi n<sup>o</sup> 78–17 du 6 janvier 1978 relative à l’informatique, aux fichiers et aux libertés et diverses dispositions concernant la protection des données à caractère personnel » est remplacée par la référence : « la loi n<sup>o</sup>... du ... d’orientation des mobilités » ;
- 6 3<sup>o</sup> Après le premier alinéa de l’article L. 648–1, sont insérés des 1<sup>o</sup> A et 1<sup>o</sup> B ainsi rédigés :
- 7 « 1<sup>o</sup> A La référence au département est remplacée par la référence aux Terres australes et antarctiques françaises ;
- 8 « 1<sup>o</sup> B La référence au représentant de l’État dans le département est remplacée par la référence à l’administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises ; ».

#### Articles 37 bis A et 37 bis B (Supprimés)

#### Article 37 bis C

- 1 La France défend au niveau de l’Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l’accord de Paris sur le climat et de réduction des polluants atmosphériques.
- 2 En parallèle, l’État engage une concertation avec l’ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion

neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

- ③ La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité et, pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.
- ④ L'État définit un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

**Amendement n°371** présenté par M. Colombani, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. El Guerrab, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« La France a également pour objectif de faire désigner, dans les plus brefs délais, son espace maritime méditerranéen au titre des zones de contrôle des émissions de soufre telles que définies par l'annexe VI de la convention pour la prévention de la pollution par les navires afin de renforcer la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires dans cette zone. »

#### Article 37 bis

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-8 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 4311-8.* – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.
- ③ « Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.
- ④ « Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords, notamment grâce au déploiement des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs, de collecte et de traitement des déchets et des eaux usées, de la stratégie de développement du tourisme fluvial sur les canaux à petit gabarit ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.
- ⑤ « Le contrat détermine notamment :

⑥ « 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;

⑦ « 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;

⑧ « 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;

⑨ « 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

#### Article 37 ter

① I. – Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

② 1° À l'article L. 2111-7, après le mot : « publics, », sont insérés les mots : « aux syndicats mixtes constitués sur le fondement de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, » ;

③ 2° Après l'article L. 3113-1, il est inséré un article L. 3113-1-1 ainsi rédigé :

④ « *Art. L. 3113-1-1.* – Pour la mise en œuvre de l'article L. 3113-1 du présent code et de l'article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales, Voies navigables de France peut bénéficier de la part de l'État d'un transfert de propriété du domaine public fluvial qui lui est confié. »

⑤ II. – L'article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

⑥ 1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

⑦ 2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

⑧ « II. – Lorsqu'un syndicat mixte est compétent pour la gestion du domaine public fluvial, les transferts de propriété du domaine public fluvial au syndicat mixte sont opérés à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires. La convention constitutive du syndicat mixte prévoit les conditions de retrait et de dissolution selon les principes fixés par les articles L. 5721-6-2, L. 5721-7 et L. 5721-7-1 du présent code, les principes du 1° de l'article L. 5211-25-1 s'appliquant également aux biens transférés en pleine propriété au syndicat mixte. L'article L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques ne s'applique pas au domaine public fluvial transféré en application du présent article. »

CHAPITRE III  
OUTILS DE FINANCEMENT, DE  
RÉGULATION ET DE MODERNISATION

**Article 38**

- ① I à III. – *(Non modifiés)*
- ② IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :
- ③ 1<sup>o</sup> Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ④ « Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions prévues par le règlement (CE) n<sup>o</sup> 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n<sup>o</sup> 1191/69 et (CEE) n<sup>o</sup> 1107/70 du Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect de l'article 6 du même règlement. » ;
- ⑤ 2<sup>o</sup> Le dernier alinéa est supprimé.

**Amendement n<sup>o</sup> 392** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrière, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Supprimer cet article.

**Article 38 bis AA**

- ① Le chapitre III du titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 1263-1 est ainsi modifié :
- ③ a) À la cinquième phrase, après la référence : « L. 1263-2 », est insérée la référence : « ou du deuxième alinéa de l'article L. 1263-3 » ;
- ④ b) À la dernière phrase, la référence : « de l'article L. 2121-22 » est remplacée par les références : « des articles L. 2121-22 ou L. 3111-16-3 » et, après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou l'autorité organisatrice mentionnée à l'article L. 3111-16-3 » ;
- ⑤ 2<sup>o</sup> L'article L. 1263-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « L'autorité organisatrice compétente ou le cédant mentionnés à l'article L. 3111-16-3 peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend relatif à la fixation, dans les conditions prévues au même article L. 3111-16-3, du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. » ;
- ⑧ b) À la deuxième phrase du deuxième alinéa, après le mot : « nécessaire », sont insérés les mots : « pour le règlement d'un différend relevant du premier alinéa du présent article » ;

- ⑨ c) Au troisième alinéa, après le mot : « arrêt », sont insérés les mots : « ou aux règles mentionnées au deuxième alinéa ».

**Article 38 bis A**

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1<sup>o</sup> Le chapitre II du titre VI du livre II de la première partie est complété par un article L. 1262-5 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 1262-5.* – Les missions de l'Autorité de régulation des transports propres au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2. » ;
- ④ 2<sup>o</sup> Après la section 3 du chapitre III du même titre VI, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :
  - ⑤ « *Section 3 BIS*
  - ⑥ « **Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du grand paris**
  - ⑦ « *Art. L. 1263-3-1.* – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n<sup>o</sup> 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, Île-de-France Mobilités et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend dès lors qu'ils s'estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d'exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l'activité précitée ou des conditions d'utilisation de cette infrastructure par l'exploitant.
  - ⑧ « La décision de l'Autorité de régulation des transports, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d'utilisation de l'infrastructure par l'exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.
  - ⑨ « En cas d'atteinte grave et immédiate à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestionnaire technique de la Régie autonome des transports parisiens, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;
  - ⑩ 3<sup>o</sup> L'article L. 1264-1 est ainsi modifié :

- 11) a) Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique, de la Régie autonome des transports parisiens » ;
- 12) b) Après le 4<sup>o</sup>, il est inséré un 5<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- 13) « 5<sup>o</sup> Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ;
- 14) c) Au sixième alinéa, la référence : « 4<sup>o</sup> » est remplacée par la référence : « 5<sup>o</sup> » ;
- 15) 4<sup>o</sup> L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :
- 16) aa) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique, » ;
- 17) a) Au 1<sup>o</sup>, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ;
- 18) b) Au 2<sup>o</sup>, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, » et, après le mot : « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ;
- 19) c) Au 3<sup>o</sup>, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ;
- 20) d) Au dernier alinéa, après la référence : « L. 2123-1-1 », est insérée la référence : « , L. 2142-16 » et, à la fin, sont ajoutés les mots : « , des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et de la Régie autonome des transports parisiens » ;
- 21) 5<sup>o</sup> L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :
- 22) a) Au 1<sup>o</sup>, la référence : « et 3 » est remplacée par les références : « , 3 et 3 bis » ;
- 23) b) Au 3<sup>o</sup>, après la référence : « L. 2132-7, », est insérée la référence : « L. 2132-7-1, » ;
- 24) c) Il est ajouté un 12<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- 25) « 12<sup>o</sup> Le manquement par la Régie autonome des transports parisiens aux obligations prévues à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du présent code et aux articles L. 2132-5-1 et L. 2251-1-2. » ;
- 26) 6<sup>o</sup> L'article L. 1264-15 est ainsi modifié :
- 27) a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région d'Île-de-France pour lequel la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ;
- 28) b) À la deuxième phrase du second alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région d'Île-de-France pour lequel la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique » ;
- 29) 6<sup>o</sup> bis L'article L. 2131-3 est ainsi modifié :
- 30) a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle veille à ce même objet s'agissant des modalités d'exercice de la gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. » ;
- 31) b) Au second alinéa, les mots : « au réseau ferroviaire » sont remplacés par les mots : « à ces réseaux » et les mots : « du secteur des transports ferroviaires » sont remplacés par les mots : « de ces secteurs » ;
- 32) 6<sup>o</sup> ter Le premier alinéa de l'article L. 2131-4 est ainsi modifié :
- 33) a) À la première phrase, après le mot : « réseau », il est inséré le mot : « ferroviaire » ;
- 34) b) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle veille également à ce que l'activité de gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris soit exercée de manière équitable et non discriminatoire. » ;
- 35) c) La seconde phrase est ainsi modifiée :
- 36) – après la référence : « L. 2122-5 », sont insérés les mots : « et le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 » ;
- 37) – le mot : « contient » est remplacé par le mot : « contiennent » ;
- 38) – le mot : « octroie » est remplacé par le mot : « octroient » ;
- 39) – après le mot : « infrastructure », sont insérés les mots : « ou au gestionnaire technique au sens de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée » ;
- 40) 6<sup>o</sup> quater L'article L. 2132-1 est complété par les mots : « , pour le réseau de métro et le réseau express régional définis à l'article L. 2142-3, pour le réseau de transport public du Grand Paris et pour les réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris » ;
- 41) 6<sup>o</sup> quinquies Après l'article L. 2132-5, il est inséré un article L. 2132-5-1 ainsi rédigé :

- 42 « Art. L. 2132–5–1. – Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l’Autorité de régulation des transports précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées aux articles L. 2131–3 et L. 2132–1, les règles concernant les périmètres de chacune des activités comptablement séparées désignées aux articles L. 2142–16, les règles d’imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.
- 43 « Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans un délai de deux mois. L’absence de notification dans ce délai d’une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d’homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au *Journal officiel*. » ;
- 44 6<sup>o</sup> *sexies* Après l’article L. 2132–7, il est inséré un article L. 2132–7–1 ainsi rédigé :
- 45 « Art. L. 2132–7–1. – L’Autorité de régulation des transports peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d’information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région d’Île-de-France. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d’informations par la Régie autonome des transports parisiens, les exploitants de services de transport public urbain dans la région d’Île-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et Île-de-France Mobilités.
- 46 « Ils sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de fournir à l’autorité les informations statistiques concernant l’utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l’offre de transport proposée, la fréquentation des services ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants. » ;
- 47 7<sup>o</sup> Les cinq dernières phrases du premier alinéa de l’article L. 2142–3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L’activité de gestionnaire de l’infrastructure du réseau métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l’activité d’exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;
- 48 8<sup>o</sup> Le chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :
- 49 « Section 6
- 50 « Régulation
- 51 « Art. L. 2142–16. – I A. – La Régie autonome des transports parisiens met en œuvre des comptes séparés pour l’activité d’opérateur de transport, l’activité de gestion de l’infrastructure mentionnée à l’article L. 2142–3, l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20–2 de la loi n<sup>o</sup> 2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et l’activité exercée par son service interne de sécurité mentionné à l’article L. 2251–1 du présent code.
- 52 « L’activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la Régie autonome des transports parisiens assure l’activité de gestionnaire de l’infrastructure en application de l’article L. 2142–3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.
- 53 « I. – L’Autorité de régulation des transports approuve les règles de la séparation comptable prévue au I A du présent article. À cette fin, elle approuve les règles d’imputation des postes d’actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue au même I A et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.
- 54 « II à IV. – (*Supprimés*)
- 55 « V. – Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat ainsi que des annexes. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l’autre.
- 56 « Art. L. 2142–17. – I. – Au moins six mois avant l’échéance de la convention pluriannuelle en cours prévue à l’article L. 2142–3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l’Autorité de régulation des transports la fixation de la rémunération de l’activité de gestionnaire de l’infrastructure versée par Île-de-France Mobilités prévue au même article L. 2142–3 pour la nouvelle convention, y compris l’activité mentionnée au second alinéa du I A de l’article L. 2142–16, à inscrire dans cette convention.
- 57 « Dans un délai fixé par voie réglementaire, l’Autorité de régulation des transports émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.
- 58 « Les modalités d’examen par l’autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d’éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.
- 59 « Lorsque l’Autorité de régulation des transports émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l’infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition.
- 60 « En l’absence d’avis favorable de l’Autorité de régulation des transports dans un délai fixé par voie réglementaire, avant l’échéance de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa du présent I, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu’Île-de-France Mobilités alloue à la Régie autonome des transports parisiens dans l’attente de la nouvelle convention pluriannuelle. Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d’indexation prévue dans cette convention et de l’évolution de l’activité et des investissements de la Régie autonome des transports

parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des transports.

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

**Amendement n° 412** présenté par Mme Park.

- I. – À l'alinéa 2, substituer à référence :  
« L. 1262-5 »  
la référence :  
« L. 1262-6. »
- II. – En conséquence, procéder à la même substitution à l'alinéa 3.

**Amendement n° 413 rectifié** présenté par Mme Park.

- I. – À l'alinéa 12, substituer à la référence :  
« 4° »,  
la référence :  
« 5° ».
- II. – En conséquence, au même alinéa, substituer à la référence :  
« 5° »,  
la référence :  
« 7° ».
- III. – En conséquence, au début de l'alinéa 13, substituer à la référence :  
« 5° »,  
la référence :  
« 7° ».
- IV. – À l'alinéa 14, substituer au mot :  
« sixième »  
le mot :  
« septième »
- V. – En conséquence, au même alinéa, substituer à la référence :  
« 4° »  
la référence :  
« 5° »
- VI. – En conséquence, au même alinéa, substituer à la référence :  
« 5° »  
la référence :  
« 7° »

**Amendement n° 414** présenté par Mme Park.

Supprimer l'alinéa 22.

**Amendement n° 411** présenté par Mme Park.

- I. – À l'alinéa 24, substituer à la référence :  
« 12° »  
la référence :  
« 13° ».
- II. – En conséquence, procéder à la même substitution au début de l'alinéa 25.

#### Article 38 bis B

- 1 I. – La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- 2 1° La sous-section 2 est ainsi modifiée :
- 3 a) L'article L. 1261-4 est ainsi modifié :
- 4 – au premier alinéa, le mot : « sept » est remplacé par le mot : « cinq » et les mots : « et infrastructures de » sont remplacés par les mots : « numériques ou du » ;

- ⑤ – le dernier alinéa est supprimé ;
- ⑥ *b)* L'article L. 1261-5 est ainsi modifié :
- ⑦ – le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑧ « Outre le président, le collège comprend quatre vice-présidents désignés, pour deux d'entre eux, respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat et, pour les deux autres, par décret. » ;
- ⑨ – le dernier alinéa est complété par les mots : « ou dans le domaine des services numériques » ;
- ⑩ *b bis) (nouveau)* À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 1261-6, les mots : « et les vice-présidents » sont supprimés ;
- ⑪ *c)* Au premier alinéa de l'article L. 1261-7, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans le secteur du transport routier ou guidé dans la région d'Île-de-France, dans le secteur des services numériques de mobilité » ;
- ⑫ *d)* À la première phrase de l'article L. 1261-9, les mots : « ses deux vice-présidents » sont remplacés par les mots : « les autres membres du collège » ;
- ⑬ *e)* À l'article L. 1261-13, le mot : « vice-présidents » est remplacé par les mots : « autres membres du collège » et les mots : « et le montant des vacances versées aux autres membres du collège » sont supprimés ;
- ⑭ 2<sup>o</sup> À la première phrase de l'article L. 1261-14, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois ».
- ⑮ II. – Le président et les deux vice-présidents de l'Autorité de régulation des transports en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme.
- ⑯ Il est pourvu à la nomination des deux autres membres permanents du collège de l'Autorité de régulation des transports dans un délai de soixante jours à compter de la publication de la présente loi.
- ⑰ III. – Les membres du collège de l'Autorité de régulation des transports, autres que le président et les deux vice-présidents en fonction à la date de publication de la présente loi, poursuivent leur mandat jusqu'à son terme et, par dérogation à l'article L. 1261-9 du code des transports dans sa rédaction résultant de la présente loi, dans les mêmes conditions qu'antérieurement. Par dérogation à l'article L. 1261-4 du même code dans sa rédaction résultant de la présente loi, le nombre de membres du collège reste supérieur à cinq jusqu'à l'expiration du mandat des membres mentionnés à la première phrase du présent III.
- ⑱ IV (*nouveau*). – Le 2<sup>o</sup> du I entre en vigueur à compter du jour où, en application du III, le nombre de membres du collège devient égal ou inférieur à six.

#### Article 38 bis

- ① La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VII du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code de la commande publique est ainsi modifiée :

- ② 1<sup>o</sup> L'article L. 2171-6 est ainsi rédigé :

③ « *Art. L. 2171-6. – I. –* La Société du Grand Paris peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ou des infrastructures de transport public dont la maîtrise d'ouvrage lui est confiée ainsi que sur la maintenance des éléments qui sont remis en gestion à Île-de-France Mobilités en application des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée.

④ « II. – Sur décision de la Société du Grand Paris, et selon les modalités particulières prévues par les documents de la consultation, l'opérateur économique attributaire du contrat relatif à la mission globale mentionnée au I du présent article peut se voir transférer, avec l'accord du cocontractant concerné, les droits et obligations issus de tout ou partie des marchés passés par la Société du Grand Paris et pouvant concourir à l'exécution de sa mission. Le contrat portant sur la mission globale intègre alors les droits et obligations précités et la composition de l'opérateur économique attributaire est modifiée afin d'inclure le titulaire du marché dont les droits et obligations sont ainsi transférés. » ;

- ⑤ 2<sup>o</sup> Il est ajouté un article L. 2171-6-1 ainsi rédigé :

⑥ « *Art. L. 2171-6-1. –* Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

**Amendement n° 91** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier.

Supprimer les alinéas 5 et 6.

#### Article 38 ter

- ① La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-2 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 1241-7-2. –* Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code de la commande publique sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métropolitain qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5 du présent code. »

#### Article 38 quater

- ① I. – L'article L. 1241-14 du code des transports est complété par un 13<sup>o</sup> ainsi rédigé :

- ② « 13° Les produits des baux commerciaux et les recettes publicitaires de toute nature conclus dans les gares constituant le réseau mentionné aux articles 20 et 20–2 de la loi n° 2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. »
- ③ II. – La loi n° 2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :
- ④ 1° À la fin du 5° de l'article 9, les mots : « , dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares » sont supprimés ;
- ⑤ 2° L'article 20 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le I est ainsi modifié :
- ⑦ – à la première phrase du premier alinéa, les mots : « les lignes, ouvrages et installations » sont remplacés par les mots : « les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, » ;
- ⑧ – à la première phrase du dernier alinéa, les mots : « dans le cadre du présent article » sont remplacés par les mots : « ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, dans le cadre du présent I » ;
- ⑨ b) Après le même I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :
- ⑩ « I *bis*. – Sans préjudice de l'article 19, les éléments du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application du I du présent article sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Île-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement. L'établissement public Société du Grand Paris peut passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de ces éléments, jusqu'à leur remise en gestion à Île-de-France Mobilités.
- ⑪ « Les personnes qui assurent la gestion technique dans le cadre du présent I *bis* sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public Société du Grand Paris dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés. » ;
- ⑫ *b bis* (nouveau) À la première phrase du II, la référence : « du I » est remplacée par les références : « des I et I *bis* » ;
- ⑬ c) La première phrase du II est complétée par les mots : « et de ses gares, y compris d'interconnexion » ;
- ⑭ 3° L'article 20–2 est ainsi modifié :
- ⑮ a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ⑯ – au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, mentionnés au premier alinéa sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59–151 du 7 janvier 1959 précitée. » ;
- ⑰ – sont ajoutés les mots : « et jusqu'à sa dissolution » ;

- ⑱ b) Le troisième alinéa est ainsi rédigé :

⑲ « Les éléments mentionnés au premier alinéa du présent article qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application du deuxième alinéa sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Île-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement. L'établissement public Société du Grand Paris peut passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de ces éléments, jusqu'à leur remise en gestion à Île-de-France Mobilités. Les personnes qui assurent la gestion technique dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public Société du Grand Paris dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés. » ;

- ⑳ c) Le dernier alinéa est complété par les mots : « et de ses gares, y compris d'interconnexion ».

㉑ III. – L'établissement public Société du Grand Paris peut poursuivre la passation de marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement de lignes, ouvrages, installations et gares mentionnés aux articles 7 et 20–2 de la loi n° 2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence a été envoyé à la publication antérieurement à la publication de la présente loi.

#### Article 38 quinquies

Le VII de l'article 7 de la loi n° 2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par les mots : « ou dont l'objet concourt à la valorisation de son patrimoine ».

#### Article 39

① I. – Le second alinéa de l'article L. 1321–1 du code des transports est complété par les mots : « , à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus ».

② I *bis*. – L'article L. 1321–2 du code des transports, tel qu'il résulte du 2° du I de l'article 42 de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

③ « Le présent article n'est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personnes concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. »

④ II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321–3 du code des transports, après la référence : « L. 2162–2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus ».

⑤ III. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par des articles L. 3111–16–1 à L. 3111–16–12 ainsi rédigés :

- 6 « *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d’exploitant d’un service ou d’une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d’Île-de-France opéré par l’établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l’exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur.
- 7 « *Art. L. 3111-16-2.* – Un décret en Conseil d’État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :
- 8 « 1<sup>o</sup> Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné “cédant”, et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public, désigné “cessionnaire”, durant les différentes phases d’attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d’Île-de-France ;
- 9 « 2<sup>o</sup> Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1<sup>o</sup> sont transmises ;
- 10 « 3<sup>o</sup> Les modalités d’accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l’article L. 3111-16-1.
- 11 « *Art. L. 3111-16-3.* – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d’un commun accord par le cédant et par l’autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l’article 7 du règlement (CE) n<sup>o</sup> 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n<sup>o</sup> 1191/69 et (CEE) n<sup>o</sup> 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l’autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification, par tout moyen conférant date certaine, par l’autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.
- 12 « Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article et dans le respect du secret des affaires.
- 13 « Il est calculé à partir de l’équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d’emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l’exploitation du service concerné, à l’exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l’article L. 2251-1-2, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.
- 14 « En cas de différend entre l’autorité organisatrice de transport et le cédant, l’une ou l’autre partie peut saisir l’Autorité de régulation des transports dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-3. La décision de l’Autorité de régulation des transports s’impose aux parties.
- 15 « Les modalités d’application du présent article sont précisées par décret en Conseil d’État.
- 16 « *Art. L. 3111-16-4.* – Un décret en Conseil d’État fixe :
- 17 « 1<sup>o</sup> Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l’article L. 3111-16-1, par catégorie d’emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d’affectation du salarié au service concerné et l’ancienneté dans le poste ;
- 18 « 2<sup>o</sup> Les modalités et les délais d’établissement et de communication par le cédant de la liste des salariés dont le contrat est susceptible d’être transféré ;
- 19 « 3<sup>o</sup> Les modalités et les délais selon lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l’existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.
- 20 « *Art. L. 3111-16-5.* – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d’exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.
- 21 « II. – Le salarié dont le contrat de travail est transféré peut faire connaître à son employeur, par écrit et dans un délai de deux mois à compter de la communication de l’information mentionnée au I, son refus de la modification que l’employeur entend apporter audit contrat. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail.
- 22 « III. – Le refus du salarié mentionné au II constitue le motif de rupture de son contrat de travail. La rupture du contrat de travail repose sur un motif spécifique qui constitue une cause réelle et sérieuse.
- 23 « Cette rupture du contrat de travail est soumise aux seules modalités et conditions définies aux articles L. 1232-2 à L. 1232-5 et L. 1232-7 à L. 1232-14 du code du travail ainsi qu’aux articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du même code. Elle est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d’exploitant du service.
- 24 « Le cessionnaire notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d’un mois à compter de la date effective du changement d’exploitant du service.
- 25 « IV. – En cas de rupture du contrat de travail dans les conditions prévues au III du présent article suite au refus d’une modification d’un élément de son contrat de travail ayant un impact conséquent sur ses conditions de travail, le salarié, quelle que soit son ancienneté, a le droit à une indemnité versée par le cessionnaire qui se substitue à l’indemnité prévue à l’article L. 1234-9 du code du travail.

- 26 « Le montant ainsi que les modalités de calcul et de versement de cette indemnité peuvent être modulés, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, en fonction de la situation du salarié au regard de l'emploi. Le montant de cette indemnité ne peut excéder celui que le salarié aurait perçu en application du même article L. 1234-9.
- 27 « V. – La rupture du contrat de travail des salariés mentionnés au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la deuxième partie du code du travail est en outre soumise aux règles procédurales spécifiques prévues à la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du même livre IV.
- 28 « VI. – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I du présent article d'accepter ou de refuser le transfert de leur contrat de travail.
- 29 « *Art. L. 3111-16-6.* – Le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2261-14 du code du travail et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du même code.
- 30 « *Art. L. 3111-16-7.* – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération au sens de l'article L. 3221-3 du code du travail, hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur.
- 31 « Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.
- 32 « *Art. L. 3111-16-8.* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l'emploi selon les motifs prévus par ce même statut.
- 33 « *Art. L. 3111-16-9.* – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayant droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.
- 34 « *Art. L. 3111-16-10.* – Les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent :
- 35 « 1<sup>o</sup> Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les salariés employés par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens ;
- 36 « 2<sup>o</sup> Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus ou autocar.
- 37 « Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.
- 38 « *Art. L. 3111-16-11.* – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport et qu'ils concourent à des activités de transport de personnes.
- 39 « *Art. L. 3111-16-12.* – Les articles L. 3111-16-6, L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent aux salariés statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »
- 40 IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par des chapitres VI et VII ainsi rédigés :
- 41 « CHAPITRE VI
- 42 « *Dispositions propres aux services d'autobus organisés par Île-de-France Mobilités*
- 43 « *Art. L. 3316-1.* – I. – Un décret fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations ainsi que la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.
- 44 « Ce décret détermine notamment :
- 45 « 1<sup>o</sup> La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;
- 46 « 2<sup>o</sup> Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;
- 47 « 3<sup>o</sup> Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que les conditions de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation le justifient ;

- 48 « 4° Les modalités de fractionnement et de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante ;
- 49 « 5° Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1<sup>er</sup> mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;
- 50 « 6° La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 dudit code ;
- 51 « 7° Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-42 du même code applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ;
- 52 « 8° Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 du même code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ;
- 53 « 9° Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées.
- 54 « II. – Le décret mentionné au I du présent article détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services réguliers de transport public urbain par autobus à vocation non touristique dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.
- 55 « Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 :
- 56 « 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- 57 « 2° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.
- 58 « *Art. L. 3316-2.* – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus.
- 59 « Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus à vocation non touristique mentionnés au II de l'article L. 3316-1.
- 60 « Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au premier alinéa du même II.
- 61 « *Art. L. 3316-3.* – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au dernier alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus à vocation non touristique lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d'application dudit décret, quelle que soit l'activité principale de leur entreprise.
- 62 « *Art. L. 3316-3-1.* – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au dernier alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus non urbain ou autocar à vocation non touristique lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France mentionnées au II de l'article L. 3316-1.
- 63 « *Art. L. 3316-4.* – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens.
- 64 « CHAPITRE VII
- 65 « **TRANSFERT DES CONTRATS DE TRAVAIL DES SALARIÉS EN CAS DE CHANGEMENT D'EXPLOITANT D'UN SERVICE OU D'UNE PARTIE DE SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE VOYAGEURS OU DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE VOYAGEURS**
- 66 « *Art. L. 3317-1.* – Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs, à défaut d'application de l'article L. 1224-1 du code du travail, tous les contrats de travail des salariés affectés exclusivement ou essentiellement au service ou à la partie de service transféré subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise dès lors qu'un accord de branche étendu est conclu.
- 67 « Cet accord peut être conclu uniquement dans la branche des transports routiers et des activités auxiliaires du transport ainsi que dans la branche des réseaux de transport public urbain de voyageurs.
- 68 « L'accord de branche prévoit :
- 69 « 1° Les informations transmises aux salariés mentionnés au premier alinéa du présent article, désignés "salariés transférés", et à leurs représentants

par leur employeur, désigné “cédant” et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service transféré désigné “cessionnaire” durant les différentes phases d’attribution du contrat de service public ;

- 70 « 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;
- 71 « 3° Les modalités d’accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés transférés ;
- 72 « 4° Le devenir des stipulations conventionnelles de l’entreprise cédante aux salariés transférés ;
- 73 « 5° Les conditions de maintien de la rémunération des salariés transférés, leur niveau de rémunération ne pouvant être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente à celle prévue par leur contrat de travail, correspondant à l’ensemble des éléments de rémunération au sens de l’article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l’exception du 6° du II du même article L. 242-1, versés en application des conventions ou accords mis en cause et de leur contrat de travail lors des douze mois précédant la date de changement d’employeur ;
- 74 « 6° Les autres garanties dont bénéficient les salariés transférés.
- 75 « Pour l’application du 4° du présent article, l’accord peut prévoir :
- 76 « a) Soit le maintien des stipulations conventionnelles dans les conditions prévues aux premier et dernier alinéas de l’article L. 2261-14 du code du travail ;
- 77 « b) Soit, lorsque les salariés dont le contrat de travail est transféré proviennent de plusieurs entreprises, le maintien, pour tous les salariés, des seules stipulations conventionnelles de l’entreprise dont est issu le plus grand nombre de salariés transférés, selon les mêmes modalités et délais que ceux prévus aux mêmes premier et dernier alinéas ;
- 78 « c) Soit l’application au premier jour du transfert des stipulations conventionnelles de l’exploitant du service. »
- 79 V. – Les dispositions du présent article, à l’exception des articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 du présent article et du chapitre VII du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports tels qu’ils résultent respectivement des III et IV du présent article, sont applicables à chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l’article L. 1241-1 du code des transports et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l’exécution dudit service.

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 391** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville et n° 482 présenté par Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud’homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguié, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Supprimer cet article.

**Amendement n° 699** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

Compléter l’alinéa 22 par la phrase suivante :

« Cette rupture du contrat de travail entraîne la perte des bénéfices liés au statut particulier mentionné à l’article L. 2142-4 du présent code tels que définis aux articles L. 3111-16-6 à L. 3111-16-10. »

**Amendement n° 700** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

I. – À la seconde phrase de l’alinéa 23, substituer aux mots :

« le cessionnaire »,

les mots :

« la Régie autonome des transports parisiens ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution au début de l’alinéa 24 et à l’alinéa 25.

**Amendement n° 701** présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay.

Compléter l’alinéa 48 par la phrase suivante :

« Ces dispositions tiennent compte également d’une unicité des règles d’organisation du travail applicables aux conducteurs affectés à un même lieu d’activité ; ».

**Article 40**

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le 8° de l’article L. 130-4 est complété par les mots : « de l’un des départements traversés par le réseau confié à l’exploitant qui les emploie » ;
- ③ 2° L’article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « L’assermentation des agents de l’exploitant d’une autoroute ou d’un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l’ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;
- ⑤ 3° Au premier alinéa du I de l’article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au second alinéa du III de l’article 529-6 du code de procédure pénale, l’obligation de » ;
- ⑥ 4° Le titre I<sup>er</sup> du livre IV est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :

⑦ « CHAPITRE IX

⑧ « Péages

⑨ « Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de 7 500 € d'amende.

⑩ « II. – Au sens et pour l'application du I, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur une autoroute ou un ouvrage routier sans s'acquitter de l'intégralité du montant du péage.

⑪ « Pour l'application du premier alinéa du présent II, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »

⑫ II. – L'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

⑬ 1<sup>o</sup> Le deuxième alinéa du II est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. » ;

⑭ 2<sup>o</sup> Au dernier alinéa du même II, après le mot : « forfaitaire, », sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;

⑮ 3<sup>o</sup> Le second alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule du contrevenant en cas de vente d'occasion. »

**Article 40 bis**

① Avant le dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés six alinéas ainsi rédigés :

② « Toute nouvelle convention de délégation doit prévoir :

③ « 1<sup>o</sup> La mise à la disposition des usagers d'un nombre minimum de places de parkings de covoiturage ou de bus express, en fonction de la taille et de la géographie du réseau ;

④ « 2<sup>o</sup> Une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs, au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret n<sup>o</sup> 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

⑤ « 3<sup>o</sup> La mise en place d'une tarification différenciée selon les niveaux d'émissions des véhicules.

⑥ « Toute nouvelle convention de délégation peut également prévoir la mise en place d'une tarification solidaire adaptée pour les publics fragiles.

⑦ « Les conditions d'application des 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> du présent article sont définies par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

**Amendement n<sup>o</sup> 144** présenté par Mme Park.

I. – À la fin de l'alinéa 7, substituer aux mots :

« Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières »

les mots :

« Autorité de régulation des transports ».

**Article 40 ter A**

① I. – La section 1 du chapitre II du titre II du code de la voirie routière est ainsi modifiée :

② 1<sup>o</sup> L'article L. 122-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

③ « Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques. » ;

④ 2<sup>o</sup> Après la première phrase du quatrième alinéa de l'article L. 122-4, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces ouvrages ou ces aménagements peuvent porter sur des sections à gabarit routier ayant pour effet de fluidifier l'accès au réseau autoroutier. »

⑤ II. – Après le septième alinéa de l'article L. 110-2 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

⑥ « "Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques." »

**Amendement n<sup>o</sup> 483** présenté par M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Supprimer cet article.

**Amendement n<sup>o</sup> 764** présenté par M. Viala, Mme Lacroute, M. Abad, Mme Anthoine, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. Saddier, M. Viry, M. Vialay, M. Verchère,

M. Vatin, Mme Trastour-Isnart, M. Sermier, M. Rolland, M. Reda, Mme Poletti, M. Masson, M. Leclerc, M. Hetzel, M. Brun et M. Forissier.

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« et démographiques ».

#### Article 40 *ter* B

- ① L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié :
- ② 1° Le quatrième alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) À la première phrase, au début, sont ajoutés les mots : « Sans préjudice des dispositions du code de la commande publique, » et, après le mot : « utilité », sont insérés les mots : « , impliquant l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires » ;
- ④ b) À la fin de la même première phrase, les mots : « à l'ouvrage principal » sont remplacés par les mots : « au réseau concédé » ;
- ⑤ c) La dernière phrase est supprimée ;
- ⑥ 2° Au troisième alinéa, à la première phrase du quatrième alinéa, à la première phrase du cinquième alinéa et, deux fois, à l'avant-dernière phrase du même cinquième alinéa, le mot : « délégation » est remplacé par le mot : « concession » ;
- ⑦ 3° À la fin du troisième alinéa et à la première phrase du cinquième alinéa, le mot : « délégataire » est remplacé par le mot : « concessionnaire ».

**Amendement n° 484** présenté par Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine.

Supprimer cet article.

#### Article 40 *ter* C

- ① Après le 2° de l'article L. 122-12 du code de la voirie routière, il est inséré 2° *bis* ainsi rédigé :
- ② « 2° *bis* De fournitures ou de services ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions qui ont été déléguées au concessionnaire conformément à l'article L. 122-4. Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après avis de l'Autorité de la concurrence, fixe la liste de ces marchés en prenant en compte leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés ; ».

#### Article 40 *ter* D

L'article L. 122-27 du code de la voirie routière est complété par une phrase ainsi rédigée : « En cas d'avis défavorable, la délivrance de l'agrément à l'attributaire est motivée par l'autorité administrative. »

#### Article 40 *ter* (Supprimé)

#### CHAPITRE IV

#### MESURES DIVERSES

#### Article 41

- ① I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.
- ④ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :
- ⑥ aa) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑦ « L'ensemble des conditions de travail et d'emploi des salariés entrant dans son champ d'application est régi par la convention collective nationale applicable notamment aux entreprises de manutention portuaire. » ;
- ⑧ a) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;
- ⑨ b) Au dernier alinéa, les mots : « , le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « ou lorsqu'il est procédé à la radiation prévue à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-22-1, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;
- ⑩ 3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer de sa situation la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en

application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

- ⑫ « Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;
- ⑬ 4° (*Supprimé*)
- ⑭ 5° Les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre III du titre IV du livre III sont abrogées ;
- ⑮ 6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :
- ⑯ « *Art. L. 5343-15.* – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;
- ⑰ 7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :
- ⑱ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑲ – à la première phrase, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie » et la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;
- ⑳ – à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;
- ㉑ b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;
- ㉒ c) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » et, à la fin, sont ajoutés les mots : « du présent article » ;
- ㉓ 8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;
- ㉔ 9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont

remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés » et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;

- ㉕ 10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ㉖ « Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.
- ㉗ « Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et à l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.
- ㉘ « La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.
- ㉙ « La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-22-1. » ;
- ㉚ 11° (*Supprimé*)
- ㉛ 12° Après la section 2 du chapitre III du titre IV du livre III, est insérée une section 2 *bis* ainsi rédigée :
- ㉜ « *Section 2 BIS*
- ㉝ « **Caisses de compensation des congés payés**
- ㉞ « *Art. L. 5343-22-1.* – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.
- ㉟ « Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.
- ㊱ « Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.
- ㊲ « Un décret détermine les conditions d'application du présent article, notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de

compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;

- 38 13° La section 1 du chapitre IV du titre IV du livre III est abrogée ;
- 39 14° Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.
- 40 II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la publication de la présente loi, est dissoute à une date fixée par décret, et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de la date de promulgation de la présente loi. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.
- 41 Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.
- 42 Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargées des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-22-1 dudit code, dans sa rédaction résultant du présent article. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.
- 43 Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.
- 44 III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

**Amendement n° 776 rectifié** présenté par Mme Park, rapporteure au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire (Titre V).

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. – A – À l'article L. 5723-1 du code des transports, les références : « L. 5343-1 à L. 5343-23, » sont supprimées.

« B – Le A du présent IV entre en vigueur dès lors qu'en application du second alinéa de l'article L. 2622-2 du code du travail un accord collectif local a prévu les modalités d'adaptation à la situation particulière de Mayotte de l'appli-

cation des stipulations de la convention collective nationale applicable aux entreprises de manutention portuaire, ou, à défaut, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2020 . »

**Amendement n° 139** présenté par Mme Ali, M. Lénaïck Adam et Mme Bureau-Bonnard.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV. – La section 1 du chapitre III du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est applicable à Mayotte. »

#### Article 42

- 1 I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :
- 2 1° Le 1° est complété par les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer le taux de majoration de ces heures supplémentaires » ;
- 3 2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :
- 4 « 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »
- 5 II. – (*Non modifié*)

#### Article 43 bis

- 1 Après le premier alinéa de l'article L. 2102-22 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 2 « Le premier alinéa du présent article est applicable dans les mêmes conditions aux salariés dont les contrats de travail font l'objet d'un transfert, en application de l'article L. 1224-1 du code du travail, entre l'attributaire du contrat de service public mentionné à l'article L. 2121-20 du présent code et une entreprise qui n'applique pas la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1. »

#### Article 44 bis (Supprimé)

**Amendement n° 566** présenté par M. Demilly, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Benoit, M. Brindeau, M. Christophe, Mme Descamps, M. Dunoyer, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, M. Naegelen, Mme Sanquer, M. Vercamer et M. Zumkeller.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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

#### Article 45

- 1 I. – A. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé.

② B. – La dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.

③ II à IV. – (*Non modifiés*)

#### Article 46

① L'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Le I est ainsi rédigé :

③ « I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à L. 2122-13, L. 2123-1 à L. 2123-3-1 et L. 2123-3-3 à L. 2123-3-7 ainsi que du titre III du présent livre les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et, le cas échéant, les installations de services qui y sont exclusivement attachées ainsi que les lignes, et le cas échéant les installations de services qui y sont exclusivement attachées, qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. » ;

④ 2° Le II est ainsi modifié :

⑤ a) La deuxième occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , » ;

⑥ b) Après la référence : « L. 2122-13 », est insérée la référence : « et du titre III du présent livre ».

#### Article 46 bis

① I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Au dernier alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application des articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 A, les autorités organisatrices de transport ferroviaire assurant elles-mêmes certaines de ces missions en application des mêmes articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 A, ainsi que les personnes auxquelles SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application du dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

③ 2° Après le même article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

④ « *Art. L. 2111-1-1.* – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF Réseau, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une autorité organisatrice de transport ferroviaire, à la demande de son assemblée délibérante.

⑤ « Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire assume les missions de gestion de l'infrastructure telles que décrites au même article L. 2111-9 et peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie de ces missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

⑥ « Une convention technique est établie entre SNCF Réseau, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

⑦ « Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

⑧ 3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

⑨ « Dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° du présent article à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

⑩ 4° Après le même article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

⑪ « *Art. L. 2111-9-1 A.* – Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une autorité organisatrice des transports ferroviaires, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF Réseau.

⑫ « L'autorité organisatrice des transports ferroviaires peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

⑬ « Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées. En cas de transfert de missions relatives au renouvellement d'infrastructures du réseau ferré national, cette convention prévoit notamment que les circulations ferroviaires doivent être interrompues sur les lignes concernées lors de la réalisation d'opérations de renouvellement.

⑭ « Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

⑮ « Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être

mis fin au transfert de missions et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'avant-dernier alinéa, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

- 16 5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :
- 17 a) Au premier alinéa, après le mot : « national », sont insérés les mots : « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;
- 18 b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;
- 19 6° Après l'article L. 2111-20-1, il est inséré un article L. 2111-20-1-1 ainsi rédigé :
- 20 « *Art. L. 2111-20-1-1. – I. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du code général de la propriété des personnes publiques, le transfert de gestion de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1, donne lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés.*
- 21 « II. – Le transfert de propriété de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques, donne lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés.
- 22 « III. – Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »
- 23 II. – *(Non modifié)*
- 24 III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les autorités organisatrices de transport ferroviaire qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 2° du I du présent article, peuvent faire connaître leur intention au ministre chargé des transports et à SNCF Réseau, à la demande de leur assemblée délibérante.

#### Article 46 *ter*

L'article L. 2121-13 du code des transports est abrogé.

#### Article 48

- 1 Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du code des transports est remplacé par sept alinéas ainsi rédigés :

- 2 « Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :
- 3 « 1° Dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;
- 4 « 2° Qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;
- 5 « 3° Qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;
- 6 « 4° Qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;
- 7 « 5° Qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.
- 8 « Les entreprises mentionnées aux 3° à 5° du présent article restent soumises à une obligation d'assurance dont les modalités sont prévues par voie réglementaire. »

#### Article 49 *bis* (Supprimé)

#### Article 51

- 1 La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires :
- 2 1° À la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État ;
- 3 2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;
- 4 3° À la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises ;
- 5 4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ;
- 6 4° *bis* Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur *hinterland* ;
- 7 5° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux.
- 8 Cette stratégie est définie par voie réglementaire.
- 9 Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

⑩ Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Amendement n° 644** présenté par M. Potier, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

I. – Compléter la première phrase de l'alinéa 1 par les mots :

« et fluvial »

II. – En conséquence, à l'alinéa 3, après le mot :

« ferroviaire »,

insérer les mots :

« et fluviale ».

III. – En conséquence, après le même mot, procéder à la même insertion à l'alinéa 6.

IV. – En conséquence, à la première phrase de l'alinéa 9, après les deux occurrences du mot :

« ferroviaire »,

insérer les mots :

« et fluvial »

V. – En conséquence, à la seconde phrase du même alinéa, après le même mot, procéder à la même insertion.

#### Article 52

① La sous-section 1 de la section 3 du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de l'urbanisme est ainsi modifiée :

② 1° L'article L. 113–17 est ainsi rédigé :

③ « *Art. L. 113–17.* – I. – Les périmètres d'intervention ne peuvent inclure des terrains situés :

④ « 1° Dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un plan local d'urbanisme ;

⑤ « 2° Dans un secteur constructible délimité par une carte communale ;

⑥ « 3° Dans un périmètre ou un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé ;

⑦ « 4° En vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics :

⑧ « *a)* Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre du 6° de l'article L. 102–13 ;

⑨ « *b)* Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102–1 ;

⑩ « *c)* À l'intérieur du plan général des travaux d'une opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

⑪ « L'établissement public mentionné à l'article L. 143–16 ne peut définir un périmètre d'intervention que sur le territoire des communes qui le composent.

⑫ « II. – Dans le cas où des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains ont été créés avant la date de publication de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, les périmètres d'intervention peuvent inclure, préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, en vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, des terrains situés :

⑬ « 1° Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre du 6° de l'article L. 102–13 ;

⑭ « 2° Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102–1 ;

⑮ « 3° À l'intérieur du plan général des travaux d'une opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

⑯ « III. – La mise en œuvre d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics est autorisée dès lors que le projet, situé en tout ou partie à l'intérieur d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains créé avant la date de publication de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités, a fait l'objet préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102–13, d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102–1, d'une déclaration de projet au sens du code de l'environnement ou d'une déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. » ;

⑰ 2° L'article L. 113–19 est ainsi modifié :

⑱ *a)* Au premier alinéa, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou par l'établissement public mentionné à l'article L. 143–16 » ;

⑲ *b)* Après le même premier alinéa sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

⑳ « Ces modifications, y compris par retrait d'un ou plusieurs terrains, peuvent également être mises en œuvre par l'acte de déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, pris après enquête publique conduite, suivant le cas, au titre de l'article L. 123–2 du code de l'environnement ou de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier présenté à l'enquête publique décrit les modifications à apporter au périmètre et indique les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet d'infrastructure sur le périmètre concerné et le programme d'action associé.

㉑ « Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, modifié pour être mis en compatibilité avec un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, est soumis à l'avis de la chambre départementale d'agriculture, du département ou de l'établissement public mentionné à l'article L. 143–16

du présent code et des communes intéressées ainsi qu'à l'accord des ministres chargés de l'urbanisme et de l'agriculture pour un projet d'infrastructure de transport de l'État ou d'un de ses établissements publics. » ;

- ② c) Au début du second alinéa, les mots : « Toutefois, toute modification » sont remplacés par les mots : « Toute autre modification ».

#### Article 53

- ① La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre VI du code minier est ainsi modifiée :
- ② 1<sup>o</sup> L'article L. 621-8-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Dans les cas prévus au second alinéa de l'article L. 621-8-3, le tribunal peut prononcer la confiscation des biens ayant servi à la commission de l'infraction. » ;
- ④ 2<sup>o</sup> À l'article L. 621-8-2, après la référence : « L. 512-5 », est insérée la référence : « et au second alinéa de l'article L. 621-8-3 » ;
- ⑤ 3<sup>o</sup> Il est ajouté un article L. 621-8-3 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 621-8-3.* – Sur les eaux intérieures en Guyane, est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, dans le cadre d'une activité d'orpaillage autorisée, de charger, décharger ou transborder un bateau, un engin flottant ou un matériel flottant, tels que définis à l'article L. 4000-3 du code des transports, en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.
- ⑦ « Ces peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 € d'amende dans le cadre d'une activité d'orpaillage illégale, y compris dans les ports ou les emplacements désignés par les autorités compétentes. »

#### Article 54

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores, dans le but de fournir les informations nécessaires pour apprécier l'évolution de ces nuisances et les réponses, y compris réglementaires, à y apporter.

#### Article 55

Deux ans après la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport pour évaluer la conformité des réseaux de transports publics à l'article L. 1112-1 du code des transports ainsi qu'un bilan sur l'accessibilité des gares et des métros. Le cas échéant, le rapport peut émettre des propositions pour remédier aux problèmes soulevés.

#### Article 56

Dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de subordonner l'exploitation commerciale de services de mobilité dans les domaines du

transport public de personnes ou du transport de marchandises, s'appuyant sur des flottes de véhicules terrestres à moteur circulant sur la voie publique dont les fonctions de conduite seraient déléguées à un système de conduite automatisé, à des exigences nationales relatives notamment à la démonstration de la sécurité de leur circulation et à la maîtrise de leurs impacts environnementaux et sociaux dans les territoires concernés.

#### Article 57

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles destinés à leur permettre de se déplacer, notamment pour un examen auprès d'un médecin légiste ou une audience, et de poursuivre leurs démarches de judiciarisation.

#### Article 58

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile. Il précise les ressources financières privées et publiques nécessaires en matière d'innovation et de recherche, dans l'objectif de réduire d'au moins 50 % l'empreinte carbone du transport maritime à l'horizon 2050.

#### Article 59

- ① Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2020, un rapport sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille Provence et chargé d'en assurer la réalisation, à savoir notamment : la construction ou réhabilitation des lignes, ouvrages, et installations fixes de transport, la construction, l'aménagement et l'exploitation commerciale des gares, y compris d'interconnexion, et pôles d'échanges multimodaux, l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, leur entretien et leur renouvellement, le renforcement de l'accessibilité du réseau et des services de transport ainsi que le développement de nouveaux services de mobilité.
- ② Ce rapport comprend une étude chiffrée du niveau d'investissement nécessaire à la réalisation du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures visés.

#### Article 60

Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné à l'article L. 312-13-2 du code de l'éducation. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif, y compris sur sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires.

#### Article 61

Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport visant à préciser les emplois qui seront impactés à

terme par la fin progressive de la vente de véhicules légers thermiques et exposant les actions engagées et les pistes d'action additionnelles permettant, en lien avec les territoires concernés, de faire évoluer les salariés et les emplois en accompagnement de cette transition.

### Article 62

Avant le 30 mars 2021, le Gouvernement adresse au Parlement un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L.3221-4-1 du code général des collectivités territoriales.

## Annexes

### CONVOCAZIONE DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La Conférence, constituée conformément à l'article 47 du règlement, est convoquée pour le mardi 17 septembre 2019 à 10 heures dans les salons de la présidence.

### ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

#### CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'INSTITUT DE RADIOPROTECTION ET DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE

(1 poste à pourvoir)

M. le président de l'Assemblée nationale a désigné, le 12 septembre 2019, Mme Perrine Goulet.

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

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

- 110707/19 LIMITE. – Décision du Conseil modifiant la position commune 2008/944/PESC définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires.
- 11439/19 LIMITE. – Décision du Conseil définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires.
- 110131/19. – Décision du Conseil portant nomination d'un membre du Comité économique et social européen, proposé par le Royaume de Danemark.
- 111301/19. – Décision du Conseil portant nomination d'un membre suppléant du conseil d'administration du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle (Cedefop) pour la Roumanie.
- 111384/19 LIMITE. – Décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de la Commission des pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest (Copaco).
- 111386/19 LIMITE. – Décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est (Copace).
- 111515/19 LIMITE. – Décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations en vue de la mise en place d'une organisation régionale de gestion des pêches ou d'un mécanisme régional de gestion des pêches pour la conservation et la gestion des ressources biologiques marines dans l'Atlantique Centre-Ouest.

111674/19. – Décision du Conseil modifiant la décision 1999/70/CE concernant les commissaires aux comptes extérieurs des banques centrales nationales, en ce qui concerne le commissaire aux comptes extérieur de la Bank Centrali ta' Malta/Central Bank of Malta.

111766/19. – Décision du Conseil portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République fédérale d'Allemagne.

111774/19 LIMITE. – Décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité "Commerce et développement durable" institué par l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Corée, d'autre part, en ce qui concerne le groupe d'experts visé à l'article 13.15 de l'accord.

111796/19. – Décision du conseil portant nomination d'un suppléant du Comité des régions, proposé par le Royaume de Suède.

111914/19. – Décision du Conseil, prise d'un commun accord avec le président de la Commission élu, adoptant la liste des autres personnalités qu'il propose de nommer membres de la Commission.

COM(2019) 396 final. – Proposition de règlement de Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/501 et le règlement (UE) 2019/502 en ce qui concerne leurs périodes d'application.

COM(2019) 397 final. – Proposition de règlement du parlement européen et du conseil modifiant le règlement (UE) n° 1309/2013 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020.

COM(2019) 403 final. – Proposition de décision du conseil relative à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République de Biélorusse visant à faciliter la délivrance de visas.

COM(2019) 405 final. – Proposition de décision du conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord entre l'Union européenne et la République de Biélorusse visant à faciliter la délivrance de visas.

COM(2019) 407 final. – Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations, au nom de l'Union européenne, en vue de la conclusion d'un accord entre l'Union européenne et la République des Seychelles concernant l'accès des navires de pêche battant pavillon des Seychelles aux eaux de Mayotte.

### TEXTES TRANSMIS EN APPLICATION DU PROTOCOLE SUR L'APPLICATION DES PRINCIPES DE SUBSIDIARITÉ ET DE LA PROPORTIONNALITÉ ANNEXÉ AU TRAITÉ SUR L'UNION EUROPÉENNE ET AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE

*Par lettre du jeudi 12 septembre 2019, la Commission européenne a transmis, en application du protocole (n° 2) sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à M. le président de l'Assemblée nationale, le texte suivant :*

Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 573/2014/UE relative à l'amélioration de la coopération entre les services publics de l'emploi (SPE) [COM(2019) 620 final]

# ANALYSE DES SCRUTINS

## 6<sup>e</sup> séance

### Scrutin public n° 2070

sur l'amendement n° 468 de Mme Panot à l'article 1<sup>er</sup> A et rapport annexé du projet de loi d'orientation des mobilités (nouvelle lecture).

Nombre de votants : ..... 27  
 Nombre de suffrages exprimés : ..... 27  
 Majorité absolue : ..... 14  
 Pour l'adoption : ..... 6  
 Contre : ..... 21

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### Groupe La République en marche (304)

*Contre* : 19

Mme Bérangère Abba, Mme Pascale Boyer, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, Mme Bérangère Couillard, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Kasbarian, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Monique Limon, M. Richard Lioger, Mme Naïma Moutchou, M. Xavier Paluszkiwicz, Mme Zivka Park, Mme Barbara Pompili, Mme Stéphanie Rist, M. Buon Tan, Mme Frédérique Tuffnell et M. Jean-Marc Zulesi.

*Non-votant(s)* : 3

M. Jean-Baptiste Djebbari (membre du Gouvernement), M. Richard Ferrand (président de l'Assemblée nationale) et M. Hugues Renson (président de séance).

#### Groupe Les Républicains (104)

*Contre* : 1

M. Jean-Marie Sermier.

#### Groupe du Mouvement démocrate et apparentés (45)

*Contre* : 1

M. Bruno Millienne.

#### Groupe Socialistes et apparentés (29)

*Pour* : 1

Mme Valérie Rabault.

#### Groupe UDI et indépendants (28)

*Pour* : 1

Mme Sophie Auconie.

#### Groupe Libertés et territoires (18)

*Pour* : 1

Mme Sylvia Pinel.

#### Groupe La France insoumise (17)

*Pour* : 2

Mme Sabine Rubin et M. François Ruffin.

#### Groupe de la Gauche démocrate et républicaine (16)

*Pour* : 1

M. Hubert Wulfranc.

#### Non inscrits (15)

#### MISES AU POINT

*(Sous réserve des dispositions de l'article 68, alinéa 4, du Règlement de l'Assemblée nationale)*

Mme Jeanine Dubié a fait savoir qu'elle avait voulu « voter pour ».

Mme Sylvia Pinel n'a pas pris part au scrutin.