

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**XV<sup>e</sup> Législature**

**2<sup>e</sup> SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019**

Séance(s) du jeudi 12 septembre 2019

**Articles, amendements et annexes**



# SOMMAIRE

---

## **5<sup>e</sup> séance**

MOBILITÉS .....	3
-----------------	---

## **6<sup>e</sup> séance**

MOBILITÉS .....	25
-----------------	----

## 5<sup>e</sup> séance

### MOBILITÉS

Projet de loi d'orientation des mobilités

*Texte adopté par la commission - n° 2206*

#### Article 26 CA

- ① I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224–12 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 224–12.* – Pour chacune des personnes redevables des obligations prévues aux articles L. 224–7 à L. 224–10, est rendu public le pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente. Ces données sont rendues publiques par les services de l'État dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé. Pour les personnes redevables de l'obligation prévue à l'article L. 224–11, est rendu public le pourcentage de véhicules à faibles émissions mis en relation durant l'année précédente.
- ③ « Un décret prévoit les conditions dans lesquelles les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article rendent annuellement compte du respect de leurs obligations. »
- ④ II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour les obligations afférentes à l'année 2020.

#### Article 26 CB

- ① I. – Le VI de l'article 37 de la loi n° 2015–992 du 17 août 2015 relative à la transition écologique pour la croissance verte est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cette obligation ne s'applique pas aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1. »
- ② II. – L'obligation mentionnée au 1° de l'article L. 224–10 du code de l'environnement ne s'applique aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1 qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 472** présenté par M. Menuel, M. Abad, Mme Beauvais, M. Bony, M. Boucard, M. Cattin, M. Cordier, M. Forissier, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Perrut, Mme Poletti, M. Reiss et M. Sermier et n° 495 présenté par M. Orphelin.

Supprimer cet article.

**Amendement n° 299** 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.

I. – À l'alinéa 1, substituer aux mots :

« ne s'applique pas »

les mots :

« s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution à l'alinéa 2.

**Amendement n° 751** présenté par M. Orphelin.

I. – À la fin de l'alinéa 1, substituer aux mots :

« qui correspondent à la catégorie N1 »

les mots :

« dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes ».

II. – En conséquence, à la fin de l'alinéa 2, substituer aux mots :

« qui correspondent à la catégorie N1 qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 »

les mots :

« dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023. »

#### Article 26 C

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans les secteurs du transport aérien et du transport maritime. Il dresse le bilan des actions engagées et présente la stratégie retenue.

**Amendement n°368** présenté par M. Colombani, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier.

Compléter la première phrase par les mots :

« , notamment en ce qui concerne l'opportunité de créer des zones maritimes de gestion portuaire visant à étendre les pouvoirs de police portuaire des maires des communes littorales souhaitant lutter contre la pollution des navires ».

#### Article 26

- ① I A. – La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1<sup>o</sup> Au 9<sup>o</sup> de l'article L. 1214-2, tel qu'il résulte du *b* du 4<sup>o</sup> du I de l'article 5 de la présente loi, après le mot : « employeur », sont insérés les mots : « ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8<sup>o</sup> de l'article L. 2242-17 du code du travail » ;
- ③ 2<sup>o</sup> L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :
- ④ *aa) (nouveau)* Aux premier, deuxième et dernier alinéas du I, après le mot : « mobilité », il est inséré le mot : « employeur » ;
- ⑤ *ab) (nouveau)* Après le mot : « compétente », la fin du dernier alinéa du I est supprimée ;
- ⑥ *a)* Le II est ainsi rédigé :
- ⑦ « II. – Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, cette dernière informe les entreprises de son ressort territorial mentionnées au II *bis* du présent article du contenu du plan de mobilité. » ;
- ⑧ *b)* Après le même II, il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « II *bis*. – À défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8<sup>o</sup> de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2<sup>o</sup> de l'article L. 2242-1 du même code, mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code. » ;
- ⑩ *c) (nouveau)* Après la première occurrence du mot : « mobilité », la fin du III est ainsi rédigée : « employeur commun, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité employeur défini au I et qui est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. »
- ⑪ I B. – L'article L. 2242-17 du code du travail est complété par un 8<sup>o</sup> ainsi rédigé :
- ⑫ « 8<sup>o</sup> Dans les entreprises mentionnées à l'article L. 2143-3 du présent code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail, notamment en réduisant le coût de la mobilité, en incitant à l'usage des modes de transport vertueux ainsi que par la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1. »
- ⑬ I C. – (*Supprimé*)
- ⑭ I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail est ainsi modifié :
- ⑮ 1<sup>o</sup> A L'article L. 3261-1 est ainsi rédigé :
- ⑯ « Art. L. 3261-1. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux employeurs mentionnés à l'article L. 3211-1.
- ⑰ « Elles s'appliquent également, dans des conditions et selon des modalités prévues par décret, aux magistrats et aux personnels civils et militaires de l'État, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, des établissements mentionnés à l'article 2 de la loi n° 86-33 du 9 janvier 1986 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique hospitalière et des groupements d'intérêt public. » ;
- ⑱ 1<sup>o</sup> B L'article L. 3261-3 est ainsi modifié :
- ⑲ *a)* Au premier alinéa, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « et des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène » ;
- ⑳ *b)* Après le mot : « travail », la fin du 1<sup>o</sup> est ainsi rédigée : « soit est situé dans une commune non desservie par un service public de transport collectif régulier ou un service privé mis en place par l'employeur, soit n'est pas inclus dans le périmètre d'un plan de mobilité obligatoire en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-24 du code des transports ; »
- ㉑ *c)* L'avant-dernier alinéa est supprimé ;
- ㉒ 1<sup>o</sup> L'article L. 3261-3-1 est ainsi rédigé :
- ㉓ « Art. L. 3261-3-1. – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en transports publics de personnes à l'exception des frais d'abonnement mentionnés à l'article L. 3261-2, ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis par décret sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret. » ;
- ㉔ 1<sup>o</sup> *bis* L'article L. 3261-4 est ainsi rédigé :
- ㉕ « Art. L. 3261-4. – Le montant, les modalités et les critères d'attribution de la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 sont déterminés par accord d'entreprise ou par accord interentreprises, et à défaut par accord de branche. À défaut

d'accord, la prise en charge de ces frais est mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du comité social et économique, s'il existe. » ;

- 26 1<sup>o</sup> *ter* Après la section 3, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

27 « Section 4

28 « Titre-mobilité

- 29 « Art. L. 3261-5. – La prise en charge mentionnée aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 peut prendre la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée "titre-mobilité". Ce titre est émis par une société spécialisée qui les cède à l'employeur contre paiement de leur valeur libératoire et, le cas échéant, d'une commission.

- 30 « Art. L. 3261-6. – L'émetteur du titre-mobilité ouvre un compte bancaire ou postal sur lequel sont uniquement versés les fonds qu'il perçoit en contrepartie de la cession de ces titres.

- 31 « Le montant des versements est égal à la valeur libératoire des titres mis en circulation.

- 32 « Les fonds provenant d'autres sources, notamment des commissions éventuellement perçues par les émetteurs, ne peuvent être versés aux comptes ouverts en application du présent article.

- 33 « Art. L. 3261-7. – Les comptes prévus à l'article L. 3261-6 sont des comptes de dépôt de fonds intitulés "comptes de titre-mobilité".

- 34 « Sous réserve du même article L. 3261-6 et du présent article ainsi que du décret prévu à l'article L. 3261-10, ils ne peuvent être débités qu'en règlement de biens ou de services spécifiques liés aux déplacements des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, fournis ou commercialisés par des organismes agréés, dans des conditions fixées par ce même décret.

- 35 « Les émetteurs spécialisés mentionnés à l'article L. 3261-6 qui n'ont pas déposé à l'avance, sur leur compte de titre-mobilité, le montant de la valeur libératoire des titres-mobilité qu'ils cèdent à des employeurs ne peuvent recevoir de ces derniers, en contrepartie de cette valeur, que des versements effectués au crédit de leur compte, à l'exclusion d'espèces, d'effets ou de valeurs quelconques.

- 36 « Art. L. 3261-8. – En cas de procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaire de l'émetteur, les salariés détenteurs de titres non utilisés mais encore valables et échangeables à la date du jugement déclaratif peuvent, par priorité à toute autre créance privilégiée ou non, se faire rembourser immédiatement, sur les fonds déposés aux comptes ouverts en application de l'article L. 3261-6, le montant des sommes versées pour l'acquisition de ces titres-mobilité.

- 37 « Art. L. 3261-9. – Les titres qui n'ont pas été présentés au remboursement par un organisme mentionné à l'article L. 3261-7 avant la fin du deuxième mois suivant l'expiration de leur période d'utilisation sont définitivement périmés.

- 38 « Sous réserve de prélèvements autorisés par le décret prévu à l'article L. 3261-10, la contre-valeur des titres périmés est versée au budget des activités sociales et culturelles des entreprises auprès desquelles les salariés se sont procuré leurs titres.

- 39 « Art. L. 3261-10. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent titre, notamment :

- 40 « 1<sup>o</sup> Les mentions obligatoires attachées aux titres-mobilité et les modalités d'accessibilité de ces mentions ;

- 41 « 2<sup>o</sup> Les conditions d'utilisation et de remboursement de ces titres ;

- 42 « 3<sup>o</sup> Les règles de fonctionnement des comptes bancaires spécialement affectés à l'émission et à l'utilisation des titres mobilité ;

- 43 « 4<sup>o</sup> Les conditions du contrôle de la gestion des fonds mentionnées à l'article L. 3261-7. » ;

- 44 1<sup>o</sup> *quater* La section 4 devient la section 5 ;

- 45 1<sup>o</sup> *quinquies* L'article L. 3261-5 devient l'article L. 3261-11 et est ainsi rédigé :

- 46 « Art. L. 3261-11. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités des prises en charge prévues aux articles L. 3261-2 à L. 3261-4, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel, ainsi que les sanctions pour contravention aux dispositions du présent chapitre. » ;

- 47 2<sup>o</sup> (*Supprimé*)

- 48 II. – Le *b* du 19<sup>o</sup> *ter* de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié :

- 49 1<sup>o</sup> A (*nouveau*) Après le mot : « électriques », sont insérés les mots : « , hybrides rechargeables ou hydrogène » ;

- 50 1<sup>o</sup> À la fin, les mots : « 200 € par an » sont remplacés par les mots : « 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant » ;

- 51 2<sup>o</sup> Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la prise en charge des frais de transports personnels engagés par les salariés est cumulée avec la prise en charge prévue à l'article L. 3261-2 dudit code, l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre 400 € par an et le montant de l'avantage mentionné au *a* du présent 19<sup>o</sup> *ter* ; ».

- 52 III et IV. – (*Non modifiés*)

- 53 V à X. – (*Supprimés*)

**Amendement n° 594** présenté par M. Fugit.

Substituer à l'alinéa 2 les deux alinéas suivants :

« 1<sup>o</sup> Le 9<sup>o</sup> de l'article L. 1214-2 est ainsi rédigé :

« 9<sup>o</sup> L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8<sup>o</sup> de l'article

L. 2242–17 du code du travail, à encourager et faciliter l’usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu’à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l’amélioration de la qualité de l’air ; »

**Amendement n° 595** présenté par M. Fugit.

I. – À l’alinéa 4, substituer aux mots :

« , deuxième et dernier »

les mots :

« et deuxième ».

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

« *aa bis*) Au dernier alinéa, après la première occurrence du mot : « mobilité », il est inséré le mot : « employeur » ; ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 96** 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° 585 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. Viala, M. Straumann, M. Bazin, M. Perrut, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss et Mme Lacroute.

I. – À la première phrase de l’alinéa 9, substituer au mot :

« cinquante »

le mot :

« cent ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 12, procéder à la même substitution.

**Amendement n° 750** présenté par Mme Karamanli, M. Carvounas, M. Juanico, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Rédiger ainsi l’alinéa 12 :

« 8° La mobilité entre le domicile et le lieu de travail ainsi que durant les déplacements professionnels, notamment les modalités de développement des déplacements faisant appel à la mobilité active, dans des conditions au moins aussi favorables que celles prévues à l’article L. 3261–3–1 du présent code. »

**Amendement n° 309** 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.

I. – Compléter l’alinéa 19 par les mots :

« et des frais exposés pour l’alimentation d’un véhicule à très faibles émissions au sens de l’article L. 318–1 du code de la route ou avec un véhicule de catégorie L à propulsion électrique ».

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« XI. – La perte de recettes résultant pour l’État de l’extension du champ des dépenses couvertes par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« XII. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale de l’extension du champ des dépenses couvertes par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

**Amendement n° 478** 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.

Après l’alinéa 20, insérer les deux alinéas suivants :

« *b bis*) Après le 2° , il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Au titre d’un même mois, la prise en charge des frais de transports personnels engagés par les salariés peut être cumulée avec la prise en charge prévue à l’article L. 3261–2 du code du travail. »

**Amendement n° 755** présenté par Mme Manin, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Après l’alinéa 20, insérer les deux alinéas suivants :

« *b bis*) Après le 2° , il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sur la base du volontariat, une liste nominative des employés proposant le covoiturage et bénéficiaires du forfait mentionné au premier alinéa est régulièrement tenue à jour et référencée par l’employeur puis communiquée aux employés, afin de faciliter le développement de ce mode de déplacement partagé entre agents affectés à un même site de travail et habitant dans le même bassin de mobilité ». »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 303** 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° 496 présenté par M. Orphelin.

I. – À l’alinéa 23, substituer aux mots :

« peut prendre »

le mot :

« prend ».

II. – En conséquence, compléter le même alinéa par les deux phrases suivantes :

« Dans les entreprises de moins de deux cent cinquante salariés, cette disposition entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, l’employeur dans ces entreprises peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article. »

III. – En conséquence, après l’alinéa 53, insérer les deux alinéas suivants :

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

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

**Amendement n° 752** présenté par M. Bouillon, Mme Karamanli et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

I. – À l’alinéa 23, substituer aux mots :

« peut prendre »

le mot :

« prend ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer aux mots :

« tout ou partie des »

le mot :

« les ».

III. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

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

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

**Amendement n° 447** 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.

I. – À l’alinéa 23, après le mot :

« personnel »,

insérer les mots :

« , leur véhicule électrique zéro émission, ».

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

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

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

**Amendement n° 127** présenté par M. Descoeur, M. Bony, M. Leclerc, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Sermier, 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.

Compléter l’alinéa 38 par les mots :

« ou des dispositifs mutualisés mis en place, par accord paritaire, conformément au 4° de l’article L. 23-113-1 du code du travail ».

**Amendement n° 186** présenté par M. Boucard, M. Leclerc, M. Sermier, M. Parigi, M. Ramadier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Kuster, M. Gosselin, M. Lurton, Mme Trastour-Isnart, M. Abad, M. Masson, M. Descoeur,

Mme Corneloup, M. Cinieri, M. Minot, M. Hetzel, M. de la Verpillière, M. Cordier, M. Schellenberger, M. Viala, M. Bony, M. Perrut, M. Forissier et M. Reiss.

I. – Après la seconde occurrence du mot :

« an »,

supprimer la fin de l’alinéa 50.

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« XI. – La perte de recettes résultant pour l’État du relèvement du plafond de prise en charge des frais de carburant par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« XII. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du relèvement du plafond de prise en charge des frais de carburant par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 101** présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, 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. 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 et n° 115 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.

I. – À l’alinéa 50, substituer à la seconde occurrence du montant :

« 200 € »

le montant :

« 300 € ».

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« XI. – La perte de recettes résultant pour l’État du relèvement du plafond de prise en charge des frais de carburant par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« XII. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du relèvement du plafond de prise en charge des frais de carburant par le forfait mobilités durables est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

#### **Article 26 bis A**

① I. – Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par voie d’ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi permettant de définir les conditions de la prise en charge par l’employeur des frais de transport mentionnés à la

section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail, au regard d'un bilan effectué dix-huit mois après la promulgation de la présente loi, à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions prévues à l'article 37-1 de la Constitution, permettant d'expérimenter, pendant une durée ne dépassant pas cinq ans, des modalités particulières à certaines régions selon lesquelles, à leur demande, les employeurs de leur territoire prennent en charge une partie des frais de transport mentionnés à la section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail.

- ② II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions prévues à l'article 37-1 de la Constitution, permettant d'expérimenter, pendant une durée ne dépassant pas cinq ans, des modalités particulières à certaines régions selon lesquelles, à leur demande, les employeurs de leur territoire prennent en charge une partie des frais de transport mentionnés à la section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la troisième partie du code du travail.
- ③ III. – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

#### Article 26 bis

Au deuxième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, après le mot : « mesure », sont insérés les mots : « ainsi que leur classification au titre de leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique telle que définie au troisième alinéa du présent article, ».

**Amendement n° 738** 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 et Mme Dalloz.

Supprimer cet article.

#### Article 27

- ① I A. – Le deuxième alinéa du I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Les mots : « existant au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et » sont supprimés ;
- ③ 2° Sont ajoutés les mots : « ou dans un délai de deux ans à compter de leur création ou de la date à laquelle ils dépassent le seuil de 20 000 habitants ».
- ④ I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
- ⑤ « 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à

l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. Ce plan d'action, élaboré après consultation de l'organisme agréé en application de l'article L. 221-3, contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4, lorsque ce dernier existe.

- ⑥ « Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude porte également sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. Le plan d'action prévoit également les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.
- ⑦ « Si les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'action est renforcé dans un délai de dix-huit mois, sans qu'il soit procédé à une révision du plan climat-air-énergie territorial, ou lors de la révision du plan climat-air-énergie territorial si celle-ci est prévue dans un délai plus court.
- ⑧ « Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant la publication de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial :
- ⑨ « a) Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;
- ⑩ « b) Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.
- ⑪ « Quand le plan climat-air-énergie territorial comporte un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques au jour de publication de la loi n°... du ... précitée, ce dernier est mis à jour avant l'échéance prévue aux a et b du présent 3° ; ».
- ⑫ II. – *(Non modifié)*
- ⑬ III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ⑭ 1° La première phrase est complétée par les mots : « ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26 » ;
- ⑮ 2° Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas

l'étude portant sur la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité mentionnée au deuxième alinéa du même 3°. » ;

- ⑩ 3° Au début de la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Chaque plan climat-air-énergie territorial ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 387** 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° 479 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 l'alinéa 6.

**Amendement n° 208** 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, Mme Lacroute, M. Masson et M. de Ganay.

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 6 par les mots et la phrase suivante :

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

**Amendement n° 62** 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 Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

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

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

**Amendement n° 311** 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 6, insérer l'alinéa suivant :

« Le plan d'action climat-air-énergie territorial prévoit qu'en cas d'interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières décidée en application de l'article L. 223 1 du code de l'environnement, les navires dont les

émissions dépassent un seuil fixé par décret ne pourront stationner dans les ports. Le représentant de l'État dans le département fixe la distance de stationnement des navires. »

### Article 28

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le I est ainsi modifié :
- ④ a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans » ;
- ⑤ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements. » ;
- ⑦ 2° bis Le II est ainsi modifié :
- ⑧ a) Aux première, deuxième et dernière phrases du premier alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ;
- ⑨ b) Au deuxième alinéa, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité » ;
- ⑩ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑪ a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;
- ⑫ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑬ c) Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ⑭ « Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

- 15 « L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.
- 16 « Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu au 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude prévue au deuxième alinéa du même 3°.
- 17 « La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. » ;
- 18 4° Au V, les mots : « circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « faibles émissions mobilité ».
- 19 II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :
- 20 « Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions mobilité ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.
- 21 « II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.
- 22 « Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte notamment des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.
- 23 « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- 24 « 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;
- 25 « 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle permettant les traitements automatisés des données signalétiques des véhicules mentionnés au III du présent article mis en œuvre au cours d'une même journée au sein de la zone à faibles émissions mobilité et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;
- 26 « 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions mobilité ou dans un espace continu au sein de cette zone.
- 27 « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs mobiles de contrôle sont ajoutés.
- 28 « La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions mobilité permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° à 3° du présent II.
- 29 « Le taux mentionné au 1° du présent II est le rapport entre le nombre de véhicules ayant donné lieu aux traitements automatisés mentionnés au deuxième alinéa du III et le nombre moyen de véhicules ayant circulé dans la zone.
- 30 « Les huitième et avant-dernier alinéas et les conditions mentionnées aux 1° et 2° du présent II ne sont pas applicables lorsque les dispositifs mis en œuvre pour les finalités mentionnées au I permettent de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au même I sans que soient mis en œuvre les traitements automatisés mentionnés au deuxième alinéa du III.
- 31 « III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- 32 « Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du même code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.
- 33 « Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.
- 34 « Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

- 35 « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.
- 36 « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions mobilité a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.
- 37 « Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.
- 38 « IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a créé une zone à faibles émissions mobilité, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.
- 39 « V et VI. – (Supprimés) »

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 388** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaing, M. Dharréville, M. Dufregne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville et n° 480 présenté par M. Panot, Mme Taurine, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatenens, M. Ratenon, Mme Ressiguié, Mme Rubin et M. Ruffin.

Supprimer cet article.

**Amendement n° 756** présenté par M. Bouillon, M. Potier et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

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

**Amendement n° 64** 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.

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

« c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

**Amendement n° 739** 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 et Mme Dalloz.

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

« c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

**Amendement n° 68** 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.

À l'alinéa 11, après le mot :

« alinéa »,

insérer les mots :

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

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 66** présenté par M. Descoeur, 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. Bony, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri et Mme Trastour-Isnart et n° 740 présenté par M. Sermier, Mme Lacroute, M. Abad, M. Door, Mme Genevard et Mme Dalloz.

Compléter l'alinéa 11 par les mots :

« et après le mot : « voirie », sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports, » ».

**Amendement n° 82** présenté par M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Ledoux, M. Zumkeller, M. Meyer Habib, M.ournazel, M. Naegelen, M. Benoit et M. Morel-À-L'Huissier.

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

« 5° Il est ajouté un VI ainsi rédigé :

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

**Amendement n° 190** présenté par Mme Ménard.

Compléter l'alinéa 24 par les mots :

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

#### **Article 28 bis A**

À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 223-1 du code de l'environnement, les mots : « y compris, le cas échéant, » sont remplacés par les mots : « de restriction ou de suspension ».

#### **Article 28 bis B**

Au 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après la seconde occurrence du mot : « heures », sont insérés les mots : « ou de manière permanente ».

#### **Article 28 bis**

- ① L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Dans les mêmes conditions que celles prévues aux premier et deuxième alinéas, une collectivité, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte peut mettre à disposition d'une autre collectivité, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte une flotte de véhicules dont elle est propriétaire. »

#### **Article 28 ter A** (Supprimé)

#### **Article 28 ter**

- ① La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 571-10-2.* – Les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit.
- ③ « Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au même premier alinéa. »

#### **Article 28 quater A**

- ① La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 571-10-3.* – Les nuisances générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent aux abords de celles-ci font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique.
- ③ « L'État engage une concertation avec les parties prenantes concernées pour définir, d'ici au 31 décembre 2020, les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires mentionnées au premier alinéa, pour déterminer une unité de mesure spécifique de ces nuisances, pour fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires ainsi que pour déterminer les responsabilités de chacune des parties prenantes.
- ④ « Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation et de mesure des nuisances vibratoires en fonction des indicateurs mentionnés au même premier alinéa. »

#### **Article 28 quater B**

- ① L'article L. 130-9 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Un décret en Conseil d'État fixe la procédure pour l'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles. Cette expérimentation est de deux ans. »

#### **Article 28 quater**

- ① Le titre VII du livre V du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Prévention de la pollution sonore » ;
- ③ 2° Au début, il est ajouté un article L. 571-1 A ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 571-1 A.* – L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.
- ⑤ « Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique. » ;
- ⑥ 3° À l'article L. 571-1, les mots : « l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions » sont remplacés par les mots : « la pollution sonore, soit l'émission ou la propagation ».

**Article 28 quinquies**

- ① I. – L'article L. 112-11 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 112-11. – I. – Lorsque des immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage mixte professionnel et d'habitation et des immeubles non bâtis constructibles situés dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit font l'objet de location ou de vente, un document informant de cette situation est communiqué au futur acquéreur ou locataire dans les conditions prévues au II.
- ③ « Ce document comporte :
- ④ « 1° L'indication claire et précise de cette zone ;
- ⑤ « 2° L'adresse du service d'information en ligne permettant de consulter le plan d'exposition au bruit ;
- ⑥ « 3° La mention de la possibilité de consulter le plan d'exposition au bruit à la mairie de la commune où est sis l'immeuble.
- ⑦ « Les locations mentionnées au premier alinéa du présent I sont celles soumises à la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.
- ⑧ « II. – Ce document est :
- ⑨ « 1° Intégré au dossier de diagnostic technique annexé, selon le cas, à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente et au contrat de location ou annexé à ces actes si la vente porte sur un immeuble non bâti ;
- ⑩ « 2° Annexé à l'acte authentique de vente et, le cas échéant, au contrat préliminaire en cas de vente en l'état futur d'achèvement.
- ⑪ « III. – L'acquéreur ou le locataire ne peut se prévaloir à l'encontre du vendeur ou du bailleur des informations contenues dans ce document qui n'a qu'une valeur indicative.
- ⑫ « En cas de manquement à l'obligation prévue au II, l'acquéreur peut poursuivre la résolution du contrat ou demander au juge une diminution du prix. »
- ⑬ II. – L'article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ⑭ 1° Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé :
- ⑮ « 10° Lorsque le bien est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit des aérodromes prévu à l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, un document comportant l'indication claire et précise de cette zone ainsi que les autres informations prévues au I de l'article L. 112-11 du même code. » ;
- ⑯ 2° Après le douzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

- ⑰ « Le document mentionné au 10° n'est requis que pour les immeubles ou parties d'immeubles à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation. » ;
- ⑱ 3° À la fin du dernier alinéa, les mots : « qui n'a qu'une valeur informative » sont remplacés par les mots : « ainsi que le document relatif à la situation du bien dans une zone définie par un plan d'exposition au bruit des aérodromes, qui n'ont qu'une valeur indicative ».
- ⑲ III. – L'article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 est ainsi modifié :
- ⑳ 1° Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ㉑ « Lorsque le bien loué est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit des aérodromes prévu par l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, le dossier de diagnostic est complété par un document comportant l'indication claire et précise de cette zone ainsi que les informations prévues par l'article L. 112-11 du même code. » ;
- ㉒ 2° À la fin de l'avant-dernier alinéa, les mots : « , qui n'a qu'une valeur informative » sont remplacés par les mots : « ainsi que le document relatif à la situation du bien dans une zone définie par un plan d'exposition au bruit des aérodromes, qui n'ont qu'une valeur indicative ».
- ㉓ IV. – Les I à III entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de la publication de la présente loi.

## CHAPITRE IV

**AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU MARCHÉ  
DES VÉHICULES ET DES ENGINS MOBILES  
NON ROUTIERS À MOTEUR**

**Article 29**

- ① I à III. – (*Non modifiés*)
- ② IV. – Au I de l'article L. 318-3 du code de la route, après le mot : « réaliser », sont insérés les mots : « ou de faire réaliser ».

**Article 29 bis**

- ① I. – Le I de l'article L. 323-1 du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par les mots : « dans des installations agréées » ;
- ③ 2° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ④ a) Le début est ainsi rédigé : « Ces agréments peuvent être délivrés soit à des contrôleurs et installations indépendants, soit à des contrôleurs et installations organisés en... (*le reste sans changement*). » ;

- ⑤ *b)* Les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « que les contrôleurs et les personnes physiques assurant l'exploitation de l'installation » ;
- ⑥ 3° Au troisième alinéa, après le mot : « réseaux », sont insérés les mots : « et installations ».
- ⑦ II. – Le I du présent article entre en vigueur deux ans après la publication de la présente loi.

#### Article 29 *ter*

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport, établi par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transports.

### TITRE 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 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 :

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 :

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 ;

㉑ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

㉒ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;

㉓ – développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;

㉔ – renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

㉕ 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.

## ⑳ 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 minis-

rière 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.

- 29 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.
- 30 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.
- 31 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.
- 32 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.
- 33 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.
- 34 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.
- 35 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.

- 36 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.
- 37 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.
- 38 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.
- 39 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 enclencher 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 ERTMS (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 feroutage, et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.
- 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° 460** 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.

I. – À l'alinéa 2, substituer au mot :

« quatre »

le mot :

« cinq ».

II. – Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Assurer la maîtrise publique des infrastructures de transports. »

**Amendement n° 573** présenté par Mme Ménard.

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

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

**Amendement n° 314** 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.

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

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

**Amendement n° 135** présenté par Mme Ménard.

I. – À l'alinéa 3, après le mot :

« accessibilité »,

insérer les mots :

« et la mobilité ».

II. – En conséquence, au même alinéa, après le mot :

« connectés »,

insérer les mots :

« entre eux ainsi qu' ».

**Amendement n° 25** 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. Door, M. Le Fur, M. Abad, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

À l'alinéa 3, après le mot :

« moyennes »,

insérer les mots :

« , des territoires de montagne ».

**Amendement n° 315** 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.

I. – À l'alinéa 4, après le mot :

« quotidien »,

insérer les mots :

« en priorité dans les quartiers de la politique de la ville, ».

II. – En conséquence, compléter le même alinéa par les mots :

« en donnant la priorité au désenclavement des quartiers de la politique de la ville ».

**Amendement n° 316** 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.

À l'alinéa 4, après le mot :

« quotidien »,

insérer les mots :

« et, notamment pour les quartiers prioritaires de la ville, l'accès aux bassins d'emploi les plus proches, ».

**Amendement n° 374** 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 4 par les mots :

« , en garantissant notamment la pérennité des lignes ferroviaires UIC 7 à UIC 9 ».

**Amendement n° 463** 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.

À l'alinéa 5, après le mot :

« routière, »,

insérer les mots :

« en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route, ».

**Amendement n° 129** présenté par M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Rémi Delatte, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bassire, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Descoeur, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart.

Compléter l'alinéa 5 par les mots :

« ainsi qu'en intégrant les alternatives à la mobilité du quotidien comme le télétravail ; ».

**Amendement n° 23** 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. Door, M. Le Fur, M. Abad, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin.

Compléter l'alinéa 5 par les mots :

« et le développement du télétravail ».

*Amendements identiques :*

**Amendements n° 24** 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. Door, M. Le Fur, M. Abad, Mme Lacroute et Mme Trastour-Isnart, n° 317 présenté par Mme Dubié, 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 et n° 758 présenté par Mme Battistel, M. Aviragnet, M. Bouillon et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

Compléter l'alinéa 5 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 ; ».

**Amendement n° 465** 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.

À l'alinéa 5, après le mot :

« ferroviaire, »,

insérer les mots :

« notamment le train de nuit y compris pour les liaisons intra-européennes, ».

**Amendement n° 377** 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.

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

« *e bis*) Le développement de l'offre de trains de nuit, y compris pour les liaisons intra-européennes ; ».

**Amendement n° 7** 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.

Compléter l'alinéa 5 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° 318** 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 5, insérer les cinq alinéas suivants :

« 3° *bis* Renforcer la logistique d'aujourd'hui et préparer celle de demain, en l'adaptant aux mutations de notre modèle. La révolution numérique et les enjeux de développement durable impactent directement notamment l'écosystème complexe et globalisé de l'activité logistique, appelée donc à s'adapter et à faire preuve d'agilité. La logistique est par ailleurs une activité particulièrement territorialisée, au fort potentiel d'emploi et structurante pour le pays. Elle retient donc quatre objectifs :

« – Faire de la France l'un des cinq leaders mondiaux de la logistique ;

« – Favoriser la transition énergétique et les nouveaux modèles économiques pour promouvoir une chaîne logistique durable et exemplaire ;

« – Valoriser les atouts humains, physiques et immatériels de la France ;

« – Préparer l'avenir de la logistique dans le cadre de la transition numérique ; ».

**Amendement n° 181** présenté par M. Boucard, M. Leclerc, M. Sermier, M. Parigi, M. Ramadier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Kuster, M. Gosselin, Mme Trastour-Isnart, M. Abad, M. Masson, M. Descoeur, Mme Corneloup, M. Cinieri, M. Minot, M. Hetzel, M. de la Verpillière, M. Vialay, M. Cordier, M. Schellenberger, M. Viala, M. Bony, M. Perrut, M. Forissier et M. Reiss.

À l'alinéa 6, après le mot :

« territoires »,

insérer les mots :

« , du rail ».

**Amendement n° 12** 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 6, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Améliorer la couverture des territoires par des réseaux de télécommunications répondant aux enjeux des mobilités de demain. »

**Amendement n° 319** 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 7 par les mots :

« à destination, principalement, des quartiers de la politique de la ville ».

**Amendement n° 466** 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 8 par les mots :

« ainsi que l'interdiction de nouvelles concessions routières et autoroutières ».

**Amendement n° 379** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

Compléter l'alinéa 8 par les mots :

« sans recourir au transfert de portions du réseau routier national au secteur concédé. »

**Amendement n° 459** 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 8 par les mots :

« ainsi que la nationalisation immédiate de toutes les infrastructures autoroutières ».

**Amendement n° 467** 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.

Compléter l'alinéa 10 par les mots :

« , ce qui exclut la réalisation de nouveaux tronçons autoroutiers en parallèle d'un tronçon routier existant ».

**Amendement n° 759** présenté par Mme Battistel et les membres du groupe Socialistes et apparentés.

À l'alinéa 11, après la première occurrence du mot :

« développement »,

insérer les mots :

« de stations, autant que possible multimodales, d'avitaillement en carburants alternatifs au gazole non routier et ».

**Amendement n° 376** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville.

À l'alinéa 12, après le mot :

« notamment »,

insérer les mots :

« l'augmentation significative de la part modale du fret non routier et non aérien entre 2020 et 2025 ainsi que ».

**Amendement n° 380** présenté par M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville, M. Dufègne, 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 Ressiguié, 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 ; ».

# ANALYSE DES SCRUTINS

## 5<sup>e</sup> séance

### Scrutin public n° 2067

sur l'amendement n° 465 de M. Prud'homme à l'article 1<sup>er</sup> A et rapport annexé du projet de loi d'orientation des mobilités (nouvelle lecture).

Nombre de votants : . . . . .	40
Nombre de suffrages exprimés : . . . . .	40
Majorité absolue : . . . . .	21
Pour l'adoption : . . . . .	16
Contre : . . . . .	24

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

*Pour* : 1

Mme Stéphanie Kerbarh.

*Contre* : 23

Mme Béangère Abba, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, Mme Aurore Bergé, M. Stéphane Buchou, Mme Béangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, M. Pierre Henriot, Mme Aina Kuric, Mme Marion Lenne, Mme Monique Limon, Mme Sandra Marsaud, Mme Naïma Moutchou, M. Xavier Paluszkiwicz, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Béatrice Piron, Mme Barbara Pompili, Mme Mireille Robert, Mme Frédérique Tuffnell et M. Jean-Marc Zulesi.

*Non-votant(s)* : 2

M. Jean-Baptiste Djebbari (membre du Gouvernement) et M. Richard Ferrand (Président de l'Assemblée nationale).

#### Groupe Les Républicains (104)

*Pour* : 4

M. Thibault Bazin, M. Vincent Descœur, Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier.

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

*Contre* : 1

M. Bruno Duvergé.

*Non-votant(s)* : 1

M. Sylvain Waserman (Président de séance).

#### Groupe Socialistes et apparentés (29)

*Pour* : 3

Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Christophe Bouillon et Mme Valérie Rabault.

#### Groupe UDI et indépendants (28)

*Pour* : 1

Mme Sophie Auconie.

#### Groupe Libertés et territoires (18)

*Pour* : 5

M. Michel Castellani, M. Paul-André Colombani, Mme Jeanine Dubié, Mme Sylvia Pinel et M. Philippe Vigier.

#### Groupe La France insoumise (17)

*Pour* : 1

M. François Ruffin.

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

*Pour* : 1

M. Hubert Wulfranc.

#### Non inscrits (15)

### Scrutin public n° 2068

sur l'amendement n° 466 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 : . . . . .	35
Nombre de suffrages exprimés : . . . . .	34
Majorité absolue : . . . . .	18
Pour l'adoption : . . . . .	2
Contre : . . . . .	32

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

*Contre* : 26

Mme Béangère Abba, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, Mme Aurore Bergé, M. Stéphane Buchou, Mme Céline Calvez, Mme Béangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, M. Pierre Henriot, M. Guillaume Kasbarian, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Aina Kuric, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Marion Lenne, Mme Monique Limon, Mme Sandra Marsaud, Mme Naïma Moutchou, M. Xavier Paluszkiwicz, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Béatrice Piron, Mme Barbara Pompili, Mme Mireille Robert et M. Jean-Marc Zulesi.

*Non-votant(s)* : 2

M. Jean-Baptiste Djebbari (membre du Gouvernement) et M. Richard Ferrand (Président de l'Assemblée nationale).

#### Groupe Les Républicains (104)

*Contre* : 3

Mme Valérie Beauvais, Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier.

*Abstention* : 1

M. Xavier Breton.

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

*Contre* : 2

M. Bruno Duvergé et M. Jimmy Pahun.

*Non-votant(s)* : 1

M. Sylvain Waserman (Président de séance).

**Groupe Socialistes et apparentés (29)**

**Groupe UDI et indépendants (28)**

*Contre* : 1

Mme Sophie Auconie.

**Groupe Libertés et territoires (18)**

**Groupe La France insoumise (17)**

*Pour* : 1

M. François Ruffin.

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

*Pour* : 1

M. Hubert Wulfranc.

**Non inscrits (15)**

**Scrutin public n° 2069**

*sur l'amendement n° 379 de M. Wulfranc à l'article 1er A et rapport annexé du projet de loi d'orientation des mobilités (nouvelle lecture).*

Nombre de votants : .....	33
Nombre de suffrages exprimés : .....	32
Majorité absolue : .....	17
Pour l'adoption : .....	2
Contre : .....	30

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

*Contre* : 24

Mme Bérange Abba, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, Mme Aurore Bergé, M. Stéphane Buchou, Mme Céline Calvez, Mme Jennifer De Temmerman, Mme Pascale

Fontenel-Personne, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, M. Pierre Henriot, M. Guillaume Kasbarian, Mme Aina Kuric, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Marion Lenne, Mme Monique Limon, Mme Sandra Marsaud, Mme Naïma Moutchou, M. Xavier Paluszkiwicz, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Béatrice Piron, Mme Barbara Pompili, Mme Mireille Robert et M. Jean-Marc Zulesi.

*Non-votant(s)* : 2

M. Jean-Baptiste Djebbari (membre du Gouvernement) et M. Richard Ferrand (Président de l'Assemblée nationale).

**Groupe Les Républicains (104)**

*Contre* : 3

Mme Valérie Beauvais, Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier.

*Abstention* : 1

M. Xavier Breton.

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

*Contre* : 2

M. Bruno Duvergé et M. Jimmy Pahun.

*Non-votant(s)* : 1

M. Sylvain Waserman (Président de séance).

**Groupe Socialistes et apparentés (29)**

**Groupe UDI et indépendants (28)**

*Contre* : 1

Mme Sophie Auconie.

**Groupe Libertés et territoires (18)**

**Groupe La France insoumise (17)**

*Pour* : 1

M. François Ruffin.

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

*Pour* : 1

M. Hubert Wulfranc.

**Non inscrits (15)**