

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séance(s) du lundi 3 juin 2019

Articles, amendements et annexes



255^e séance

MOBILITÉS

Projet de loi d'orientation des mobilités

Texte adopté par la commission - n° 1974

TITRE I^{ER} A

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

Article 1^{er} 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 et 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 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.
- ⑭ II (*nouveau*). – 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 dans le présent article.

RAPPORT ANNEXÉ

- ① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des

orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi.

② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la 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 II. – Les programmes d'investissement prioritaires

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

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

28 Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés pour des opérations curatives afin d'assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

29 Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

30 Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d'entretien, d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.

31 En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. L'État accompagnera les collectivités territoriales dans l'inventaire de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie.

32 Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici à 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de 100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018–2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018–2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.

33 La sécurité et la viabilité du réseau constituent l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.

34 Enfin, au delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

35 Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

36 L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.

37 En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi n° 2018–515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

38 En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, notamment de mise en sécurité des passages à niveau, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, *via* les opérations inscrites dans les contrats de plan État–région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures et lorsque cela permet d'en limiter le coût, la durée et les nuisances pour les usagers, SNCF Réseau veille à ce que ces travaux soient menés de manière concomitante.

39 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.

40 *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*

- 41) 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 liaisons nationales et intraeuropéennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement.
- 42) 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.
- 43) 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.
- 44) 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 ».
- 45) 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.
- 46) 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.
- 47) 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.
- 48) 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 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.
- 49) 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€.
- 50) *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*
- 51) 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.
- 52) 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.
- 53) 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.

- 54 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.
- 55 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.
- 56 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.
- 57 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.
- 58 *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie*
- 59 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.
- 60 En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).
- 61 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 :
- 62 – 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 ;
- 63 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- 64 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.
- 65 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.
- 66 La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée, notamment afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.
- 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 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 Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019–2037.
- 82 C'est donc sur les bases du scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.
- 83 Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

Article 1^{er} B

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

2

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

- 3 Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023–2027.
- 5 « II. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. »

Article 1^{er} C

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

2 « Section 1

- 3 « Le conseil d'orientation des infrastructures

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

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

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

Article 1^{er} D
(Non modifié)

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

Article 1^{er} E
(Supprimé)

TITRE I^{ER}

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

CHAPITRE I^{ER}

ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITÉS DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

Article 1^{er}

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;
- ③ 2° Le début de la première phrase de l'article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit... (*le reste sans changement*). » ;
- ④ 3° L'article L. 1111-3 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1111-3. – I. – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité.* »
- ⑥ « La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. »
- ⑦ « II. – (*Supprimé*) » ;
- ⑧ 4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;
- ⑨ 4° *bis* L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ⑩ « Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;
- ⑪ 5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑫ 6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2021, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés à l'article L. 5741-1 du même code, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.* »
- ⑭ « II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité. Lorsqu'une de ces communes a transféré sa compétence d'organisation de la mobilité à un syndicat mixte, ce syndicat demeure compétent sur le périmètre de la commune. »
- ⑮ « Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, le transfert de cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable. »
- ⑯ « III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire desquelles la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article »

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

- 17 « Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.
- 18 « Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande et scolaires désormais intégralement effectués sur le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au même V intervient à la demande de cette communauté de communes ou de cette commune et dans un délai convenu avec la région.
- 19 « Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.
- 20 « Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.
- 21 « IV. – L'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné ou la commune concernée.
- 22 « À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément

aux modalités prévues au V de l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

- 23 « À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;
- 24 7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :
- 25 « Art. L. 1231-1-1. – I. – Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour :
- 26 « 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- 27 « 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- 28 « 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;
- 29 « 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- 30 « 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- 31 « II. – Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également :
- 32 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- 33 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 34 « 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement ;
- 35 « III. – Les autorités mentionnées au premier alinéa du I assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.
- 36 « IV. – Les autorités mentionnées au premier alinéa du I contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. » ;

- 37 8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :
- 38 « Art. L. 1231-3. – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.
- 39 « À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour :
- 40 « 1° Organiser des services de transport public de personnes réguliers ;
- 41 « 2° Organiser des services de transport public de personnes à la demande ;
- 42 « 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;
- 43 « 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- 44 « 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ;
- 45 « II. – La région assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.
- 46 « III. – La région contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.
- 47 « Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. » ;
- 48 9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;
- 49 10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;
- 50 11° L'article L. 1231-14 est ainsi modifié :
- 51 a) (nouveau) À la première phrase des premier et second alinéas et à la fin de la troisième phrase du second alinéa, le mot : « autopartage » est remplacé par les mots : « auto-partage » ;
- 52 b) À la première phrase du second alinéa, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;
- 53 12° Aux deuxième et troisième phrases de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;
- 54 13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :
- 55 « Art. L. 1241-1. – I. – Dans la région d'Île-de-France, l'établissement public dénommé "Île-de-France Mobilités" est l'autorité compétente pour :
- 56 « 1° Organiser des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;
- 57 « 2° Organiser des services de transport public de personnes à la demande ;
- 58 « 3° Organiser des services de transport scolaire définis à la sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;
- 59 « 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ; en particulier, il peut organiser un service public de location de vélos dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Par dérogation, cette double condition n'est pas applicable à la création, par Île-de-France Mobilités, d'un service public de location de vélos de longue durée sans impact sur la voirie. Lorsque des services relatifs aux mobilités actives sont organisés par des personnes publiques autres qu'Île-de-France Mobilités, celui-ci est consulté avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement ;
- 60 « 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre qu'il détermine. Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région d'Île-de-France ;
- 61 « II. – Île-de-France Mobilités peut également :
- 62 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

- 63 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 64 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.
- 65 « III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :
- 66 « 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;
- 67 « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;
- 68 « 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.
- 69 « IV. – Île-de-France Mobilités contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- 70 14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :
- 71 a) Au premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;
- 72 b) Au dernier alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;
- 73 15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :
- 74 a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- 75 « L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;
- 76 b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;
- 77 c) *(Supprimé)*
- 78 15° bis Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-1 ainsi rédigé :
- 79 « Art. L. 1221-4-1. – I. – Pour les services de transport public essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 1212-3 et L. 3111-1 du présent code peuvent décider de recourir à une procédure de publicité avec mise en concurrence ou à une procédure de publicité sans mise en concurrence. Dans le premier cas, la convention à durée limitée conclue entre l'autorité organisatrice et l'exploitant du service prévoit des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement. Dans le second cas, l'autorité organisatrice soumet l'exploitation de ces services à des prescriptions générales d'exécution préalablement définies.
- 80 « Ces prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.
- 81 « Ces prescriptions sont reprises dans une convention à durée limitée. Il ne peut être accordé de droits exclusifs et le nombre d'opérateurs ne peut être contingenté.
- 82 « Dans les deux cas, les gestionnaires de voirie concernés doivent, préalablement à la signature de la convention, rendre un avis conforme sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques.
- 83 « II. – Le I du présent article ne s'applique pas aux services bénéficiant d'une autorisation à la date d'entrée en vigueur de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite autorisation. » ;
- 84 15° ter *(Supprimé)*
- 85 15° quater À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers » ;
- 86 15° quinquies (nouveau) À la dernière phrase du dernier alinéa de l'article L. 2100-1, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;
- 87 15° sexies (nouveau) Au 3° de l'article L. 2111-24, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;
- 88 16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :
- 89 « Art. L. 2121-3-1. – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. À cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;
- 90 16° bis (nouveau) À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 2141-19, la seconde occurrence des mots : « au transport » est remplacée par les mots : « à la mobilité » ;
- 91 17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- 92 « Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de

mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.

- 93 « Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande et scolaires, intervient à sa demande et dans un délai convenu avec la région. » ;
- 94 18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :
- 95 a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984, », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ;
- 96 b) Après le même quatrième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- 97 « L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est dédié principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.
- 98 « L'autorité organisatrice des services de transport scolaire favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers. » ;
- 99 19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention est passée entre l'autorité organisatrice de la mobilité et la région. » ;
- 100 19° bis (Supprimé)
- 101 20° L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :
- 102 « Art. L. 3111-15. – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.
- 103 « Les départements de la région d'Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou à d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. »
- 104 I bis (nouveau). – Le dernier alinéa de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales est supprimé.
- 105 I ter (nouveau). – Après le mot : « et », la fin du 1^o de l'article L. 3261-3 du code du travail est ainsi rédigée : « du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ; ».
- 106 II. – La seconde phrase du deuxième alinéa du V de l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République est complétée par les mots : « , y compris le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports lorsque cette compétence est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi ».
- 107 III. – (Non modifié) Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au 1^{er} juillet 2021.
- 108 IV. – (Non modifié) Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.
- 109 V. – (Supprimé)
- Amendement n° 2651** présenté par Mme Taurine, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin et M. Ruffin.
- I. – Supprimer les alinéas 2 et 3.
- II. – En conséquence, supprimer l'alinéa 11.
- Amendement n° 1140** présenté par M. Schellenberger, M. Bony, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Dive, M. Kamardine, M. Leclerc, M. Reda, M. Bouchet, Mme Bonnivard, M. Hetzel, M. Savignat, M. Bazin, Mme Louwagie, M. Masson, M. Rolland, M. Pierre-Henri Dumont, M. Lurton, M. Straumann, M. Reiss, M. Cattin, M. Sermier, M. Perrut, M. de Ganay, Mme Dalloz, M. Abad, M. Viala et M. Vialay.
- Supprimer l'alinéa 2.
- Amendement n° 2412** présenté par M. Potier, M. Bouillon, M. Aviragnet, M. Vallaud, Mme Bareigts, Mme Battistel, M. Hutin, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, M. Faure, Mme Laurence Dumont, M. Garot, M. David Habib,

M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, M. Pueyo, Mme Tolmont, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe et Mme Victory.

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« 2^o *bis* À la première phrase de l'article L. 1111-1, après le mot : « déplacer », sont insérés les mots : « , horizontalement et verticalement, » ; »

Amendement n° 381 présenté par M. Daniel, M. Le Bohec, Mme Oppelt, Mme Gipson, Mme Josso, Mme Brugnera, Mme Rossi, M. Cazenove, Mme Chapelier, Mme Amadou, Mme Errante, Mme El Haïry, M. Belhamiti, Mme Blanc, Mme Vanceunbrock-Mialon, M. Besson-Moreau, Mme Rilhac, M. Vignal, Mme Leguille-Balloy, M. Girardin, Mme Bureau-Bonnard, Mme Bagarry, Mme Fontenel-Personne, M. Batut, M. Cesarini, Mme Jacqueline Maquet et M. Freschi.

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

« 2^o *bis* L'article L. 1111-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'aménagement du territoire est la première réponse aux besoins de mobilité et de déplacement. » ; »

Amendements identiques :

Amendements n° 29 présenté par M. Descoeur, M. Verchère, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Hetzel, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Sermier, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Vialay, M. de la Verpillière et M. Abad, n° 280 présenté par Mme Genevard, Mme Duby-Muller, M. Pauget, M. Dive, M. Bouchet et M. Cherpion, n° 449 présenté par Mme Bonnivard, M. Straumann, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Poletti et Mme Valentin, n° 463 présenté par M. Bony, n° 490 présenté par Mme Dubié, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier, n° 581 présenté par M. Brun, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Boucard, Mme Kuster, M. Masson, M. Ramadier et M. Vatin, n° 628 présenté par M. Rolland et M. Nury, n° 741 présenté par M. Lassalle, n° 1077 présenté par M. Cinieri, n° 1396 présenté par M. Aliot, M. Bilde, M. Chenu, M. Collard, Mme Le Pen et M. Pajot, n° 1459 présenté par M. Naegelen, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Brindeau, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps, Mme Frédérique Dumas, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, Mme Sage, M. Vercamer et M. Zumkeller et n° 3252 présenté par Mme Battistel, M. Aviragnet, M. Bouillon, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

À l'alinéa 5, substituer aux mots :

« des massifs de montagne et des »

les mots :

« en termes de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier en particulier pour les massifs de montagne et les ».

Amendement n° 235 présenté par M. Brun, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Boucard, Mme Kuster, M. Masson, M. Ramadier, M. Vatin et M. Cattin.

À l'alinéa 5, après le mot :

« désenclavement »,

insérer les mots :

« , en termes de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier ».

Amendement n° 1895 présenté par Mme Ménard.

À l'alinéa 5, après le mot :

« montagne »,

insérer les mots :

« , des littoraux ».

Amendement n° 3311 présenté par M. Serville, Mme Bello, M. Bruneel, M. Brotherson, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dufrière, M. Dharréville, M. Jumel, Mme Faucillon, Mme Kéclard-Mondésir, M. Nilor, M. Lecoq, M. Fabien Roussel, M. Peu et M. Wulfranc.

À l'alinéa 5, après le mot :

« montagne »,

insérer les mots :

« , des territoires isolés ».

Amendement n° 3312 présenté par M. Serville, Mme Bello, M. Brotherson, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Bruneel, M. Dufrière, M. Dharréville, M. Jumel, Mme Faucillon, M. Lecoq, Mme Kéclard-Mondésir, M. Peu, M. Nilor, M. Wulfranc et M. Fabien Roussel.

À l'alinéa 5, après le mot :

« montagne »,

insérer les mots :

« , des territoires ultramarins ».

Amendements identiques :

Amendements n° 1395 présenté par M. Aliot, M. Bilde, M. Chenu, M. Collard, Mme Le Pen et M. Pajot et n° 3108 présenté par M. Viala, M. Sermier, M. Dive, M. Saddier, M. Hetzel, M. Abad, M. Lurton, M. Kamardine, M. Reda, Mme Bassire, Mme Ramassamy, M. Masson, M. Bouchet, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Valentin, Mme Louwagie, M. Descoeur, M. Leclerc, M. Bony, M. Viry, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ferrara, M. Pauget, M. Minot et M. Boucard.

À l'alinéa 5, substituer aux mots :

« et des territoires insulaires »

les mots :

« , de moyenne montagne, des territoires insulaires et des territoires ruraux ».

Amendement n°522 présenté par Mme Genevard, Mme Duby-Muller, Mme Trastour-Isnart, M. Fasquelle, M. Menuel, M. Pauget, M. Perrut, M. Dive, M. Bazin, Mme Dalloz, M. Bouchet, M. Cherpion, M. Di Filippo et M. Vatin.

À l'alinéa 5, substituer au mot :

« transfrontaliers »

les mots :

« des territoires frontaliers en termes de mobilité routière et ferroviaire ».

Amendement n° 149 présenté par M. Rolland, M. Leclerc, M. Bony, M. de Ganay, M. Ramadier, M. Pauget, Mme Trastour-Isnart, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Saddier, M. Nury, Mme Louwagie, Mme Genevard et M. Viala.

À l'alinéa 5, après le mot :

« transfrontaliers »,

insérer les mots :

« des cartes scolaires, ».

Amendement n°3217 présenté par Mme Vainqueur-Christophe, M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, M. Vallaud et Mme Victory.

À l'alinéa 5, après le mot :

« transfrontaliers »,

insérer les mots :

« , de la continuité territoriale ».

Amendement n° 88 présenté par M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Breton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin, M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnavard, M. Lorion, M. Menuel, M. Bouchet, Mme Corneloup, M. Ferrara, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Reiss, M. Bony, Mme Dalloz et Mme Lacroute.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement sont identifiées comme étant prioritaires en termes d'investissement dans la programmation des infrastructures. »

Amendement n° 89 présenté par M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Breton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin, M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnavard, M. Lorion, M. Menuel, Mme Corneloup, M. Ferrara, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Reiss, M. Bony, Mme Dalloz et Mme Lacroute.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement sont identifiées comme étant prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires dans la programmation des infrastructures. »

Amendement n° 90 présenté par M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin, M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnavard, M. Lorion, M. Menuel, M. Bouchet, Mme Corneloup, M. Ferrara, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Reiss, M. Bony, Mme Genevard, Mme Dalloz et Mme Lacroute.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones transfrontalières sont identifiées comme étant prioritaires en matière d'investissement dans la programmation des infrastructures. »

Amendement n°1160 présenté par M. Descoeur, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Hetzel, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Jean-Pierre Vigier, M. Lurton, M. Bony, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Cattin, M. Perrut, M. Brun, M. Sermier, Mme Meunier, M. Saddier, Mme Bonnavard, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Abad, M. de Ganay, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles sont identifiées comme prioritaires en matière d'investissements dans la programmation des infrastructures. »

Amendements identiques :

Amendements n°2009 présenté par M. Mathiasin et Mme Benin et n° 2440 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.

À l'alinéa 6, substituer au mot :

« ou »

les mots :

« ainsi que ».

Amendement n°239 présenté par M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnavard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin, M. Vialay, M. Cattin, M. Lurton, M. Perrut et Mme Trastour-Isnart.

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Pour la définition des périmètres, il est tenu compte, autant que possible, de la réalité des bassins de vie, permettant l'accès aux services essentiels, et des bassins d'emploi afin de prendre en considération les déplacements domicile-travail. »

Amendement n°2010 présenté par M. Mathiasin et Mme Benin.

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

« Dans les territoires d'outre-mer, ce maillage est assuré par l'organisation de dessertes par au moins un service de transport public. »

Amendement n° 1224 présenté par M. Cubertafo.

I. – Rétablir l'alinéa 7 dans la rédaction suivante :

« II. – Au 31 décembre 2029, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'un centre urbain ou économique, soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse. »

II. – En conséquence, compléter cet article par l'alinéa suivant :

« VI. – Dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, le schéma national des infrastructures de transports et les schémas régionaux et de développement durable du territoire sont révisés pour prendre en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports. »

Amendement n° 1225 présenté par M. Cubertafo.

Rétablir l'alinéa 7 dans la rédaction suivante :

« II. – Au 31 décembre 2029, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'un centre urbain ou économique, soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse. »

Amendements identiques :

Amendements n° 543 présenté par Mme Anthoine, Mme Levy, M. Leclerc, M. Reda, M. Masson, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Meunier, M. de Ganay, M. Cattin, M. Saddier, M. Fasquelle, M. Perrut, M. Rolland et M. Bouchet, n° 665 présenté par Mme Bazin-Malgras, M. Sermier, Mme Brenier, Mme Trastour-Isnart, M. Door, M. Cinieri, Mme Poletti, Mme Valentin et M. Abad, n° 819 présenté par M. Bony, Mme Kuster, M. Boucard et M. Hetzel, n° 830 présenté par M. Descoeur, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Lurton, M. Parigi, M. Savignat, Mme Bonnard, Mme Louwagie, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière, n° 836 présenté par M. Cordier et n° 1255 présenté par M. Brun, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Ramadier et M. Vatin.

Rétablir l'alinéa 7 dans la rédaction suivante :

« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. »

Amendements identiques :

Amendements n° 980 présenté par M. Buchou, M. Sorre, Mme Pascale Boyer, M. Testé, M. Vignal, Mme Leguille-Balloy, M. Fiévet, Mme Rossi, M. Grau, Mme Cariou,

Mme De Temmerman, M. Daniel et M. Thiébaud, n° 1684 présenté par Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. de Ganay, M. Pauget, M. Dive, Mme Valentin, M. Rolland, M. Sermier et Mme Meunier et n° 1831 présenté par Mme Dalloz, M. Hetzel, M. Cinieri, M. Boucard, M. Abad, M. Descoeur, M. Straumann, M. Viala et Mme Poletti.

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« III.- Dans l'année qui suit sa mise en place, le Conseil d'orientation des infrastructures réalise un diagnostic territorial sur la base du principe d'aménagement du territoire défini à l'article premier de la loi n°... du ... d'orientation des mobilités. »

Amendement n° 1901 présenté par Mme Ménard.

À l'alinéa 10, après le mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« notamment en ce qui concerne les transports ferroviaires »

Amendements identiques :

Amendements n° 30 présenté par M. Descoeur, M. Verchère, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Hetzel, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, M. Leclerc, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Sermier, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Vialay et M. de la Verpillière, n° 134 présenté par M. Rolland, M. Ramadier, M. Pauget et M. Nury, n° 281 présenté par Mme Genevard, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Kuster, M. Straumann, M. Reiss, M. Masson, Mme Duby-Muller, M. Dive, M. Bouchet et M. Cherpion, n° 450 présenté par Mme Bonnard, Mme Poletti, Mme Bassire et Mme Valentin, n° 464 présenté par M. Bony, n° 495 présenté par Mme Dubié, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier, n° 583 présenté par M. Brun, M. Aubert, Mme Beauvais, M. Boucard et M. Vatin, n° 596 présenté par M. Saddier, M. Emmanuel Maquet et M. Fasquelle, n° 1080 présenté par M. Cinieri, n° 1460 présenté par M. Naegelen, Mme Auconie, M. Guy Bricout, M. Brindeau, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps, Mme Frédérique Dumas, M. Meyer Habib, M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Lemoine, M. Morel-À-L'Huissier, Mme Sage, M. Vercamer et M. Zumkeller, n° 3110 présenté par M. Viala, Mme Ramassamy, M. Kamardine et M. Minot et n° 3253 présenté par Mme Battistel, M. Aviragnet, M. Bouillon, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Paulangevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Pour ce faire, conformément aux articles 1^{er}, 6 et 7 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, l'État consulte pour avis le Conseil national de la montagne, et les collectivités territoriales compétentes en matière de mobilités consultent pour avis les comités de massif. »

Amendements identiques :

Amendements n° 1490 présenté par M. Pancher, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier et n° 3363 présenté par Mme Lacroute, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Thiériot, M. de Ganay, M. Viala, M. de la Verpillière, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Beauvais, Mme Dalloz, M. Reda, Mme Valentin, M. Menuel, M. Leclerc et M. Door.

I. – À l’alinéa 13, supprimer les mots :

« les communes au plus tard jusqu’au 1^{er} juillet 2021, ».

II. – En conséquence, après l’alinéa 13, insérer l’alinéa suivant :

« Les communes membres d’un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorités organisatrices de la mobilité jusqu’au 30 juin 2020 au plus tard. Lorsqu’une commune organise un service régulier de transport public, l’établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auquel elle appartient devient de plein droit autorité organisatrice de la mobilité au plus tard le 1^{er} juillet 2021. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l’État dans le ou les départements concernés, a lieu dans les conditions prévues aux alinéas 5, 7 et 8 de l’article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. »

III. – En conséquence, après le mot :

« intervenu »,

supprimer la fin de l’alinéa 14.

IV. – En conséquence, supprimer l’alinéa 19.

Amendement n° 242 présenté par M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Cinieri, M. Hetzel, Mme Kuster, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin, M. Vialay, M. Cattin, M. Lurton, M. Perrut et Mme Trastour-Isnart.

I. – À l’alinéa 13, supprimer les mots :

« les communes au plus tard jusqu’au 1^{er} juillet 2021, ».

II. – En conséquence, après l’alinéa 13, insérer l’alinéa suivant :

« Les communes membres d’un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorités organisatrices de la mobilité jusqu’au 31 décembre 2020. Lorsqu’une commune organise un service régulier de transport public au 31 décembre 2020, l’établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auquel elle appartient devient de plein droit autorité organisatrice de la mobilité le 1^{er} janvier 2021. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l’État dans le ou les départements concernés, a lieu dans les conditions prévues aux cinquième, septième et dernier alinéas de l’article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales et prend effet le 1^{er} juillet 2021 dans les communautés de communes qui ne sont pas compétentes à cette date. »

III. – En conséquence, supprimer l’alinéa 19.

IV. – En conséquence, supprimer l’alinéa 107.

Amendement n° 1036 présenté par M. Millienne.

À l’alinéa 13, substituer aux mots :

« au plus tard jusqu’au 1^{er} juillet 2021, les communes mentionnées au V de l’article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n’ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article »

les mots :

« mentionnées au V de l’article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n’ont pas mis en œuvre le transfert prévu au second alinéa du II du présent article, les autres communes au plus tard jusqu’au 1^{er} juillet 2021 ».

Amendement n° 2170 présenté par M. Causse et M. Lavergne.

I. – À l’alinéa 13, supprimer les mots :

« après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres ».

II. – En conséquence, rédiger ainsi l’alinéa 14 :

« II. – Avant le 31 mars 2021, Les communautés de communes peuvent demander, par délibération à la majorité qualifiée requise pour la création de la communauté mentionnée au II de l’article L. 5211-5 du code général des collectivités territoriales, le transfert de la compétence d’organisation des mobilités à la région. Celle-ci exerce alors à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu’autorité organisatrice de la mobilité, l’ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes. »

III. – En conséquence, compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« VI. – Après le 5^o du I de l’article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 6^o Organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports. »

Amendement n° 1196 présenté par M. Dive, M. Bony, M. Savignat, M. Minot, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Leclerc, M. Pauget, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Ramasamy, M. Lurton, M. Vialay, Mme Kuster, M. Reiss, M. de Ganay, M. Hetzel, M. Rémi Delatte, M. Boucard, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Louwagie, M. Diard et M. Viala.

À la première phrase de l’alinéa 14, substituer aux mots :

« en avoir informé »

les mots :

« avoir passé une convention avec ».

Amendement n° 673 présenté par M. Millienne.

À la dernière phrase de l’alinéa 14, substituer à la seconde occurrence du mot :

« la »

le mot :

« cette ».

Amendement n° 2360 présenté par M. Causse.

Compléter l’alinéa 14 par la phrase suivante :

« La communauté de communes dont cette commune est membre peut prendre et transférer la compétence d'organisation de la mobilité à ce même syndicat mixte, par un vote à la majorité simple. »

Amendement n° 2399 présenté par M. Causse.

Compléter l'alinéa 14 par la phrase suivante :

« La communauté de communes dont cette commune est membre peut prendre et transférer la compétence d'organisation de la mobilité à ce même syndicat mixte, par un vote dans les conditions mentionnées au premier alinéa du II de l'article L. 5211-5 du code des collectivités territoriales. »

Amendement n° 2406 présenté par M. Causse.

Compléter l'alinéa 14 par la phrase suivante :

« La communauté de communes dont cette commune est membre peut prendre et transférer la compétence d'organisation de la mobilité à ce même syndicat mixte, par un vote à la majorité des deux tiers des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci, ou de la moitié des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population. »

Amendement n° 2603 présenté par M. Causse.

Compléter l'alinéa 14 par la phrase suivante :

« La communauté de communes dont cette commune est membre délibère pour prendre et transférer la compétence d'organisation de la mobilité à ce même syndicat mixte, dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. »

Amendement n° 2724 présenté par Mme Valentin, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Dalloz, M. Jean-Pierre Vigier, M. Sermier, M. Perrut, M. Bouchet, M. Bony et M. Straumann.

À la fin de la quatrième phrase de l'alinéa 15, substituer au mot :

« défavorable »

le mot :

« favorable ».

Amendement n° 62 présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad, Mme Bonnavard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Masson, Mme Valentin, M. Bony, M. Leclerc, Mme Dalloz, M. Manuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière.

À la première phrase de l'alinéa 16, après le mot :

« transfert »,

insérer les mots :

« , à titre expérimental durant quelques années, ».

Amendement n° 1946 présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnavard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de

Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Manuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth.

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

« La communauté de communes ou la commune mentionnée au V du même article L. 5210-1-1 sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article, peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable. »

Amendement n° 2932 présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, M. Reda, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, Mme Bonnavard, M. de la Verpillière, M. Thiériot, M. Parigi, Mme Valentin, Mme Beauvais, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Dalloz, Mme Ramassamy, M. Pauget, M. Door, Mme Kuster, M. Perrut, Mme Louwagie, M. Vialay et M. Viala.

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

« La communauté de communes ou la commune mentionnée au V du même article L. 5210-1-1 sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité définie à l'article L. 1231-1-1. Le conseil régional dispose d'un délai de six mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable. »

Amendements identiques :

Amendements n° 26 présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad, Mme Bonnavard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Verchère, M. Masson, Mme Valentin, M. Bony, M. Leclerc, Mme Dalloz, M. Manuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, M. Brun, Mme Meunier, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière, n° 820 présenté par Mme Lorho et Mme Ménard et n° 3218 présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret, Mme Bareigts, Mme Battistel,

M. Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

Rédiger ainsi l'alinéa 18 :

« Les services de transport public régulier, à la demande ou scolaires exercés par la région peuvent être transférés à la communauté de communes ou à la commune mentionnée au même V de l'article L. 5210-1-1 après accord du conseil régional dans un délai convenu avec celui-ci. »

Amendement n° 63 présenté par M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad, Mme Bonnavard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Masson, Mme Valentin, M. Bony, M. Leclerc, Mme Dalloz, M. Menuel, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Parigi, M. Savignat, M. Perrut, Mme Louwagie, M. Cinieri, M. Vialay, M. Viala et M. de la Verpillière.

À l'alinéa 18, après le mot :

« transfert »,

insérer les mots :

« , à titre expérimental durant quelques années ».

Amendements identiques :

Amendements n° 994 présenté par M. Saddier, M. Sermier, Mme Duby-Muller, M. de Ganay, M. Lurton, M. Reda, M. Bony, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Perrut, M. Menuel, M. Viala et Mme Bonnavard et n° 3291 présenté par Mme Rabault, M. Aviragnet, M. Bouillon, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory.

I. – À l'alinéa 18, après la seconde occurrence du mot :

« commune »,

insérer les mots :

« , après accord de la région, »

II. – En conséquence, à la fin du même alinéa, substituer aux mots :

« la région »

le mot :

« elle ».

Amendements identiques :

Amendements n° 2252 présenté par M. Bouillon et n° 3049 présenté par Mme Michel, Mme Blanc, M. Cazeneuve, Mme Cloarec, M. Charles de Courson, M. Jerretie, Mme Khattabi, M. Leclabart, M. Le Gac, Mme Lemoine, Mme Limon, M. Martin et M. Viala.

À la fin de l'alinéa 18, substituer aux mots :

« convenu avec la région »

les mots :

« ne pouvant excéder un an à compter de la décision de transfert. »

Amendement n° 1435 présenté par M. Thiébaud.

À l'alinéa 25, après le mot :

« région »,

insérer les mots :

« ou la collectivité qui s'est vu confier des compétences élargies au titre du droit à la différenciation territoriale ».

Amendement n° 2441 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.

I. – Compléter l'alinéa 26 par les mots :

« et favoriser, à ce titre, le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives »

II. – En conséquence, procéder au même ajout à l'alinéa 40.

Amendement n° 675 présenté par M. Millienne.

I. – À la fin de l'alinéa 30, substituer aux mots :

« à leur développement »

les mots :

« au développement de ces usages ».

II. En conséquence, procéder à la même substitution à la fin de l'alinéa 44 et à la première phrase de l'alinéa 60.

Amendement n° 3098 présenté par Mme Degois, M. Trompille, Mme De Temmerman, Mme Brulebois, Mme Lardet, M. Grau, Mme Bureau-Bonnard, Mme Valetta Ardisson, M. Masségli et Mme Vanceunebrock-Mialon.

Après l'alinéa 30, insérer l'alinéa suivant :

« 6° Passer une convention de mutualisation ou d'organisation de tout ou partie de son réseau avec une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au I de l'article L. 1231-1 limitrophe. »

Amendement n° 2933 présenté par Mme Lacroute, M. Sermier, M. Reda, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lurton, Mme Bonnavard, M. de la Verpillière, M. Thiériot, M. Parigi, Mme Valentin, Mme Beauvais, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Dalloz, Mme Ramassamy, M. Pauget, M. Door, Mme Kuster, M. Perrut, Mme Louwagie, M. Vialay et M. Viala.

Après l'alinéa 30, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsqu'elle ne souhaite pas organiser elle-même l'ensemble des services relevant de sa compétence, l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au I de l'article L. 1231-1 peut confier à la région, par convention dans les

conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, l'un ou plusieurs de ces cinq services. »

Amendement n° 2372 présenté par Mme Pascale Boyer, Mme Lenne, Mme Brulebois, Mme Brocard et Mme Lardet.

À l'alinéa 32, après la première occurrence du mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« visant à l'amélioration et au développement des pratiques individuelles de mobilité ».

Annexes

ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE

Le Gouvernement a engagé la procédure accélérée sur le projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur la coopération et l'intégration franco-allemandes (n° 1985).

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président de l'Assemblée nationale a déposé, le 31 mai 2019, une proposition de résolution exprimant la gratitude et la reconnaissance de l'Assemblée nationale pour les actes d'héroïsme et les actions militaires des membres des forces armées alliées ayant pris part au débarquement en Normandie, en France, le 6 juin 1944, déposée en application de l'article 136 du règlement.

Cette proposition de résolution a été déposée sous le n° 1984.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 3 juin 2019, de M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur la coopération et l'intégration franco-allemandes.

Ce projet de loi, n° 1985, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

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

Par lettre du lundi 3 juin 2019, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, les textes suivants :

9454/19. – Décision du Conseil portant nomination d'un membre suppléant du conseil d'administration de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail pour la France.

COM(2019) 241 final. – Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification du protocole 31 de l'accord EEE concernant la coopération dans des secteurs particuliers en dehors des quatre libertés (Ligne budgétaire 33 02 03 01 – Droit des sociétés).

COM(2019) 247 final. – Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil des Membres du Conseil oléicole international (COI) en relation aux normes commerciales.