



N° 3007

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 2 juillet 2026.

TEXTE DE LA COMMISSION

*DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE*

ANNEXE AU RAPPORT

PROJET DE LOI

cadre relatif au développement des transports

(Première lecture)

(Procédure accélérée)

Voir les numéros :

Sénat : 394, 523, 524, 511 et T.A. 96 (2025-2026).

Assemblée nationale : 2740.

Article 1^{er}

- ① I. – Les objectifs de l'action de l'État dans le domaine des infrastructures de transport ferroviaire, routier, y compris cyclable, fluvial et portuaire sont fixés par des lois de programmation portant sur une période qui ne peut être inférieure à dix ans et font l'objet d'une clause de revoyure au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de celles-ci.
- ② Ces lois de programmation prévoient la mise en place, à compter de leur promulgation, d'un moratoire sur la fermeture de lignes ferroviaires. Ce moratoire reste en vigueur jusqu'à la fin du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau. En conséquence, aucune nouvelle fermeture de ligne ferroviaire ne peut être réalisée pendant la durée du moratoire. Les fermetures déjà prévues ou en cours de réalisation avant l'entrée en vigueur de la présente loi peuvent être réalisées.
- ③ Ces lois de programmation déterminent les priorités des investissements projetés à la régénération, à la modernisation et à la performance des réseaux ainsi qu'à leur adaptation au changement climatique. Elles sont compatibles avec la stratégie nationale bas-carbone mentionnée à l'article L. 222-1 B du code de l'environnement et avec la stratégie nationale pour la biodiversité mentionnée à l'article L. 110-3 du même code. Ces lois de programmation déterminent les mesures visant à soutenir les trains de nuit par la mise en place d'un plan national de développement prévoyant la remise en service ou la création de nouvelles liaisons, la programmation des investissements nécessaires à leur exploitation et à leur modernisation ainsi que les modalités de leur financement. Chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant l'état d'avancement de ce plan.
- ④ Ces investissements incluent, en ce qui concerne le réseau ferré national, le réseau structurant ainsi que les lignes classées de 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer. Ils incluent également les investissements réalisés dans les collectivités territoriales régies par l'article 73 de la Constitution, notamment dans les infrastructures routières et portuaires ainsi que dans les mobilités du quotidien.
- ⑤ Les lois de programmation déterminent également les modalités du financement de ces investissements, notamment les ressources qui devraient y être consacrées. Ces ressources comprennent une partie des recettes spécifiques générées par les modes de transport. Les recettes publiques spécifiques aux autoroutes sont affectées en totalité au financement et par priorité à la régénération et à la modernisation des infrastructures de

transport, en particulier bas-carbone, par la première loi de programmation suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. Cette première loi de programmation prévoit également les ressources nécessaires au financement des investissements dans la régénération, la modernisation et la performance des réseaux jusqu'à l'affectation de nouvelles recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières.

- ⑥ Les lois de programmation veillent à l'accès effectif des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux infrastructures de transport public, en particulier aux gares ferroviaires et aux pôles d'échanges multimodaux.
- ⑦ Chaque projet de loi de programmation est soumis pour avis au Conseil d'orientation des infrastructures mentionné à l'article L. 1212-1 du code des transports, qui consulte à cette fin les autorités organisatrices de la mobilité afin de mieux prendre en compte les priorités locales.
- ⑧ Les lois de programmation garantissent un développement équilibré des transports, en portant une attention particulière au maintien et à la modernisation des lignes ferroviaires indispensables à la desserte des territoires ruraux, périurbains et des villes moyennes.
- ⑨ II (*nouveau*). – L'Agence de financement des infrastructures de transport de France répartit ses ressources sur l'ensemble du territoire national selon des critères d'équité et d'aménagement du territoire.
- ⑩ Elle rend compte chaque année au Parlement des investissements qu'elle finance. Elle lui transmet à cet effet, avant le débat d'orientation des finances publiques, un rapport présentant, par réseau, par mode de transport et par territoire, ces investissements et, le cas échéant, leur cohérence avec la trajectoire fixée par la loi de programmation. Ce rapport fait l'objet d'une présentation devant les commissions permanentes compétentes de chaque assemblée.
- ⑪ Les critères mentionnés au premier alinéa du présent II tiennent compte des spécificités des collectivités territoriales régies par l'article 73 de la Constitution, notamment de leurs contraintes d'insularité et d'éloignement ainsi que des besoins de continuité territoriale qui en résultent.

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

- ① L'article L. 1511-1 du code des transports est ainsi modifié :

- ② 1° Au premier alinéa, après le mot : « économique », il est inséré le mot : « , environnementale » ;
- ③ 2° Au deuxième alinéa, après le mot : « économiques », il est inséré le mot : « , environnementaux ».

Article 1^{er} ter (nouveau)

À la fin du second alinéa du I de l'article L. 1512-19 du code des transports, les mots : « un député et un sénateur » sont remplacés par les mots : « deux députés et deux sénateurs ».

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX ROUTIERS

Article 2

- ① I. – Le II de l'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi rédigé :
- ② « II. – Par dérogation au cinquième alinéa du I de l'article L. 342-11 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées entre la publication de la loi n° du cadre relative au développement des transports et le 31 décembre 2030 pour des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public implantées sur les installations annexes des routes non concédées appartenant au réseau transeuropéen ou au réseau routier national, le niveau maximal de la prise en charge prévue au 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie pour la part des coûts de raccordement qui ne sont pas constitutifs de coûts de renforcement est porté à 75 %.
- ③ « Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'énergie et de la voirie nationale, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, fixe le niveau de la prise en charge, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, de son raccordement, notamment de son coût, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. »
- ④ II. – Le titre IV du livre III du code de l'énergie est ainsi modifié :
- ⑤ 1° À la fin du 3° de l'article L. 341-2, la référence : « L. 342-21 » est remplacée par la référence : « L. 342-21-1 » ;

- ⑥ 2° L'article L. 342-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑧ – les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires » ;
- ⑨ – après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;
- ⑩ – le mot : « doit » est remplacé par le mot : « doivent »,
- ⑪ – les mots : « à son réseau » sont remplacés par les mots : « aux réseaux publics d'électricité » ;
- ⑫ – les mots : « il peut » sont remplacés par les mots : « ils peuvent » ;
- ⑬ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité prennent en charge la part du coût de ces ouvrages qui n'est pas couverte par les quotes-parts prévues aux articles L. 342-18 et L. 342-21-1. » ;
- ⑭ b) Le second alinéa est ainsi modifié :
- ⑮ – les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires » ;
- ⑯ – sont ajoutés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;
- ⑰ 2° *bis (nouveau)* Après l'article L. 342-11, il est inséré un article L. 342-11-1 ainsi rédigé :
- ⑱ « *Art. L. 342-11-1.* – Lorsque l'achèvement des travaux d'installation ou la mise en service d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques ouverte au public sont retardés pour une cause non imputable au bénéficiaire, y compris en raison de retards dans le raccordement au réseau public d'électricité, les délais conditionnant le maintien du bénéfice d'une prime financée au titre des certificats d'économies d'énergie pour l'installation de cette infrastructure sont prorogés de plein droit pour une durée égale à celle du retard constaté.
- ⑲ « Le bénéficiaire ne peut être tenu de demander cette prorogation avant l'expiration du délai initial lorsque le retard ne lui est pas imputable. » ;

- ⑳ 3° La sous-section 4 de la section 4 du chapitre II est complétée par un article L. 342-21-1 ainsi rédigé :
- ㉑ « *Art. L. 342-21-1.* – Une quote-part des coûts de l'ensemble d'ouvrages mentionné à l'article L. 342-2 peut être mise à la charge du demandeur du raccordement au réseau public de distribution d'électricité d'une installation de consommation ou, le cas échéant, d'un ouvrage du réseau de distribution, dans la mesure où il bénéficiera de la capacité de raccordement offerte par cet ensemble d'ouvrages.
- ㉒ « Cette quote-part est déterminée par la Commission de régulation de l'énergie, sur la partie des ouvrages des réseaux publics de distribution d'électricité permettant de desservir au moins l'installation du demandeur du raccordement et une autre installation. Elle est proportionnelle à la puissance de raccordement de l'installation du demandeur par rapport à la capacité totale offerte par l'ensemble d'ouvrages.
- ㉓ « Cette quote-part n'est exigible qu'au titre des demandes de raccordement formulées pendant un délai, qui ne peut excéder dix ans à compter de la mise en service des ouvrages, fixé par la Commission de régulation de l'énergie. À l'expiration de ce délai, le gestionnaire du réseau de distribution supporte le coût des ouvrages correspondant à la capacité demeurant inutilisée.
- ㉔ « Un décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, détermine les modalités d'application du présent article. »

Article 2 bis A (nouveau)

- ① Le chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie est complété par une section 7 ainsi rédigée :
- ② « *Section 7*
- ③ « ***Tarification des services de recharge ouverts au public***
- ④ « *Art. L. 353-14.* – Les points de recharge de véhicules électriques ouverts au public affichent, de manière visible et lisible sur la borne ou à proximité immédiate de cette dernière, avant le déclenchement de la recharge, le prix du service proposé à l'utilisateur.
- ⑤ « Ce prix est exprimé en euros par kilowattheure.
- ⑥ « Les points de recharge ouverts au public permettent le paiement à l'acte par carte bancaire ou par un autre moyen de paiement électronique

universel ne nécessitant ni abonnement, ni inscription préalable, ni téléchargement d'une application.

- ⑦ « Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 2 bis B (nouveau)

- ① Après le premier alinéa de l'article L. 353-5 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Il identifie notamment les territoires ruraux dans lesquels l'offre de recharge rapide ou à haute puissance est inexistante, insuffisante ou inadaptée aux besoins de mobilité de la population et du trafic de transit. Il fixe des objectifs de déploiement permettant d'assurer un maillage territorial équilibré de ces infrastructures, en tenant compte de la dépendance à la voiture individuelle et de l'éloignement des grands axes de circulation. »

Article 2 bis C (nouveau)

- ① I. – Après l'article 39 *decies* A du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies*-0 B ainsi rédigé :
- ② « Art. 39 *decies*-0 B. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel de bénéfice peuvent déduire de leur résultat imposable une somme calculée en appliquant à la valeur d'origine des infrastructures de recharge pour véhicules électriques qu'elles acquièrent ou fabriquent à compter du 1^{er} janvier 2027 un taux égal à celui de la déduction applicable, au moment de cette acquisition ou de cette fabrication, aux véhicules utilisant les énergies mentionnées aux *c* et *d* du I du I de l'article 39 *decies* A dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes.
- ③ « II. – La déduction est répartie de manière linéaire sur la durée d'amortissement des infrastructures de recharge. Si l'infrastructure est cédée avant l'expiration de cette période, la déduction n'est applicable qu'au titre de la période courue de la date d'acquisition jusqu'à la date de la cession.
- ④ « III. – L'entreprise qui prend en location une infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans les conditions prévues au I de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier ou en application d'un contrat de location avec option d'achat peut bénéficier de la déduction

mentionnée au I du présent article si le contrat est conclu à compter du 1^{er} janvier 2027 et que l'entreprise remplit les conditions mentionnées au même I. Le taux de cette déduction est déterminé dans les conditions prévues au même I et réparti sur la durée du contrat de location de manière linéaire. »

- ⑤ II. – La perte de recettes pour l'État résultant du I est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Article 2 bis

(Non modifié)

- ① L'article L. 322-8 du code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le 4° est complété par les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » ;
- ③ 2° À la fin du 5°, les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » sont supprimés.

Article 3

- ① I. – *(Supprimé)*
- ② II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :
- ③ 1° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 F » sont remplacés par les mots : « , L. 166 F et L. 166-0 FA » ;
- ④ 2° Le 10° du VII de la section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un article L. 166-0 FA ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 166-0 FA.* – Afin de permettre la mise en œuvre de la procédure prévue à l'article 529-6 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au 8° de l'article L. 130-4 du code de la route peuvent obtenir communication

par l'administration fiscale, à partir des renseignements relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des personnes physiques concernées, de l'adresse de leur domicile et, à partir de la raison sociale et du numéro d'identification des personnes morales concernées, de l'adresse de leur siège social.

- ⑥ « Les informations communiquées en application du premier alinéa du présent article ne peuvent être utilisées qu'à la seule fin de la mise en œuvre de la procédure mentionnée au même premier alinéa. Elles ne sont conservées que le temps strictement nécessaire à cette finalité et sont détruites dès le recouvrement de la créance ou l'extinction de celle-ci.
- ⑦ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. » ;
- ⑧ 3° Au premier alinéa de l'article L. 166-0 FA, les mots : « à l'article 529-6 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 4223-38 à L. 4223-43 ».
- ⑨ III. – *(Non modifié)* Après le 2° de l'article L. 3333-32 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ⑩ « 3° Le fait de se prévaloir à tort de l'une des exonérations mentionnées aux articles L. 421-207 à L. 421-217-1 du code des impositions sur les biens et services. »
- ⑪ IV. – *(Non modifié)* Le 3° du II entre en vigueur le 1^{er} janvier 2029.

Article 3 bis (nouveau)

- ① Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ② 1° La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;
- ③ 2° Après le même deuxième alinéa, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée :

- ⑤ « 1° Par le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé ;
- ⑥ « 2° Par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à un mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. »

Article 3 *ter* (nouveau)

- ① I. – Le flux libre est défini comme tout mode de perception du péage permettant aux véhicules de circuler sans s'arrêter, notamment par télépéage, par lecture automatisée des plaques d'immatriculation ou par tout dispositif électronique équivalent.
- ② II. – Avant l'expiration des contrats de concession en vigueur à la date de promulgation de la présente loi, les sociétés concessionnaires d'autoroutes assurent la mise en place, sur les sections autoroutières concernées, d'une information accessible, régulière et précise sur la présence et le montant des péages en flux libre pour les usagers.
- ③ III. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport visant à évaluer le dispositif de péage en flux libre, notamment l'évolution du nombre d'impayés de péage constatés, le volume d'amendes émises au titre de ces impayés et leur taux de recouvrement, la qualité, la lisibilité et la transparence de l'information délivrée aux usagers, l'accessibilité des dispositifs de paiement mis à leur disposition ainsi que les difficultés rencontrées par les usagers dans l'accomplissement de leurs démarches.

Article 3 *quater* (nouveau)

Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la transposition de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation d'infrastructures routières. Ce rapport détaille les motifs ayant retardé la transposition de l'article 7 *septies* de la directive ainsi que le calendrier du Gouvernement pour accélérer la mise en place de la modulation des péages en fonction de la classe des émissions de dioxyde de carbone, notamment pour les poids lourds, ainsi que de redevances pour coûts externes liées à la

pollution atmosphérique due au trafic. Il explore également les modèles de gestion des infrastructures routières à même de prendre le relais à l'échéance des contrats actuels de concession et de permettre une taxation efficace du transport de marchandises.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Article 4

- ① La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 2111-10 est ainsi modifié :
- ③ *a) (nouveau)* Le sixième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « SNCF Réseau transmet chaque année au Parlement un rapport présentant l'état du réseau ferroviaire ainsi que les résultats économiques des lignes ferroviaires et des différents modes de transport. » ;
- ④ *b)* La seconde phrase du huitième alinéa est ainsi rédigée : « Il a vocation à fixer le niveau d'investissement nécessaire à la pérennisation du réseau et à déterminer : » ;
- ⑤ *c) (nouveau)* Après le 2° *bis*, il est inséré un 2° *ter* ainsi rédigé :
- ⑥ « 2° *ter* Les perspectives détaillées des fermetures de lignes ferroviaires envisagées au cours des cinq années suivantes, ainsi que, le cas échéant, une estimation des travaux et des délais de réalisation nécessaires ; »
- ⑦ *d) (nouveau)* Au *c* du 3°, après le mot : « modernisation », sont insérés les mots : « ou celles liées à des fermetures de lignes ferroviaires » ;
- ⑧ 2° L'article L. 2111-10-1 est ainsi modifié :
- ⑨ *a)* Le I est ainsi modifié :
- ⑩ – à la seconde phrase du premier alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » et, à la fin, les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés ;

- ⑪ – au deuxième alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » ;
- ⑫ b) À la première phrase du premier alinéa du II, les deux occurrences de l'année : « 2026 » sont remplacées par l'année : « 2028 » et les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés.

Article 4 bis (nouveau)

- ① L'article L. 2111-10 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est complété par les mots : « de voyageurs comme de marchandises, à son développement et à sa compatibilité avec la stratégie bas-carbone et au respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports » ;
- ③ 2° Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ils sont également soumis pour avis aux parties prenantes du secteur. » ;
- ④ 3° Après le même troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
 - ⑤ « L'avis de l'Autorité de régulation des transports mentionné au troisième alinéa comprend un résumé des recommandations mentionnées au deuxième alinéa.
 - ⑥ « Le projet de contrat et les projets d'actualisation comportent des indicateurs de compatibilité entre les engagements financiers du contrat et le niveau des investissements requis pour éviter la dégradation du réseau et pour permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire entre 2021 et 2030 prévu à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. » ;
- ⑦ 4° Le cinquième alinéa est complété par les mots : « , dans des délais et des conditions déterminés par voie réglementaire » ;
- ⑧ 5° La dernière phrase du sixième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et des conditions déterminés par voie réglementaire » ;
- ⑨ 6° La seconde phrase du septième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et des conditions déterminés par voie réglementaire » ;

- ⑩ 7° Après la première phrase du huitième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il participe à l’atteinte de l’objectif prévu à l’article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée, qu’il décline par des mesures opérationnelles. » ;
- ⑪ 8° Au 2°, après le mot : « orientations », il est inséré le mot : « détaillées » ;
- ⑫ 9° Après le 2°, il est inséré un 2° *bis* A ainsi rédigé :
- ⑬ « 2° *bis* A Les modalités selon lesquelles SNCF Réseau participe à l’atteinte de l’objectif prévu à l’article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ; »
- ⑭ 10° Au 2° *bis*, les mots : « , le cas échéant, » sont supprimés ;
- ⑮ 11° Après le 4°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑯ « Le contrat mentionné au premier alinéa du présent article comprend en annexe, de même que ses actualisations, une programmation pluriannuelle détaillée des investissements.
- ⑰ « Il dresse un bilan détaillé de la réalisation du contrat précédent et une mise en perspective avec le prochain. Ce bilan est soumis pour avis à l’Autorité de régulation des transports. » ;
- ⑱ 12° La première phrase de l’avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « , en particulier pour l’atteinte de l’objectif prévu à l’article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ».

Article 5

- ① La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2111-12-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 2111-12-1. – SNCF Réseau peut créer avec des partenaires externes une filiale pour assurer des missions d’exécution et, éventuellement, de financement de la modernisation du réseau ferré national en matière de signalisation interopérable. Après y avoir été autorisée par l’État, SNCF Réseau peut apporter en jouissance à cette filiale des biens immobiliers dont il est attributaire ou qu’il a acquis au nom de l’État en application de l’article L. 2111-20, pour une durée limitée garantissant la continuité du service public dont il a la charge.

- ③ « Les partenaires externes mentionnés au premier alinéa du présent article offrent des garanties suffisantes, en matière de domiciliation et s'agissant des législations nationales auxquelles ils sont soumis, quant à la disponibilité continue, pleine et entière des capitaux apportés dans les seules conditions définies par le contrat de partenariat et par les dispositions légales applicables en France et dans l'Union européenne, à l'exclusion de toute condition d'extraterritorialité.
- ④ « Lorsqu'un bien immobilier apporté en jouissance en application du présent article comprend une gare ferroviaire ouverte au service des voyageurs, cet apport ne peut avoir pour effet ni de réduire les horaires d'ouverture au public de cette gare ni de restreindre l'accès des usagers aux services ferroviaires qui y sont proposés.
- ⑤ « Lorsque les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale appartiennent au domaine public, la durée de cet apport ne peut excéder soixante-dix ans et il ne peut être réalisé qu'à la condition qu'un contrat d'exploitation, conclu entre SNCF Réseau et sa filiale, attribuée à SNCF Réseau, à compter de la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens apportés et permette l'exercice par SNCF Réseau de ses missions sur ces biens.
- ⑥ « SNCF Réseau peut mettre fin, pour un motif d'intérêt général, au droit personnel de jouissance dont bénéficie la filiale sur les biens qui lui ont été apportés en jouissance. Dans ce cas, l'indemnisation éventuellement due à la filiale est strictement limitée à la part non amortie des investissements effectivement réalisés sur les biens apportés, déduction faite des recettes et, le cas échéant, des concours publics perçus. Elle ne peut inclure la rémunération attendue des partenaires externes.
- ⑦ « Les régions où sont situés les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale sont informées de la réalisation de l'apport avant la délivrance de l'autorisation de l'État mentionnée au présent article. »

Article 6

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase du IV de l'article L. 2111-20 est complétée par les mots : « ou pour l'acquisition de nouveaux biens immobiliers au nom de l'État, leur aménagement ou leur développement » ;
- ③ 2° L'article L. 2111-20-2 est complété par un III ainsi rédigé :

- ④ « III. – Après accord de l'État, la société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code peuvent convenir qu'un bien attribué à l'une d'entre elles par l'État est attribué à l'autre pour l'accomplissement des missions de cette dernière. Le cas échéant, cette attribution emporte transfert des subventions attachées aux actifs concernés.
- ⑤ « Les modalités de changement d'attribution sont déterminées par décret en Conseil d'État. »
- ⑥ II. – *(Supprimé)*
- ⑦ III. – Les attributions et les transferts prévus au III de l'article L. 2111-20-2 du code des transports ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt ou droit, ni d'aucune taxe ou contribution, ni d'aucuns frais perçus au profit du Trésor.
- ⑧ IV et V. – *(Supprimés)*

Article 6 bis

(Supprimé)

Article 7

(Non modifié)

- ① La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2111-23 ainsi rétabli :
- ② « *Art. L. 2111-23.* – La société SNCF Réseau ainsi que sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ont qualité pour passer en la forme administrative les actes mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1212-1 du code général de la propriété des personnes publiques et réalisés au nom de l'État en application de l'article L. 2111-20 du présent code. L'article L. 1212-4 du code général de la propriété des personnes publiques s'applique aux actes passés en application du présent article. »

Article 8

- ① L'article L. 515-16-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ② « La déclaration d'utilité publique d'un projet d'infrastructure ferroviaire peut emporter des dérogations aux interdictions et aux prescriptions fixées par les plans de prévention des risques technologiques mentionnées au même premier alinéa. Ces dérogations ne doivent conduire ni à porter atteinte à l'économie générale du plan, ni à aggraver les risques existants, ni à accroître la vulnérabilité. La déclaration d'utilité publique définit les conditions particulières auxquelles est subordonnée la réalisation du projet. L'enquête publique mentionnée à l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur les dérogations au plan. Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent alinéa. »

Article 9

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) Après le I de l'article L. 1263-2, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :
- ③ « I *bis*. – Sans préjudice d'un règlement à l'amiable que les parties s'efforcent de mettre en œuvre au préalable, toute autorité organisatrice des transports ou toute entreprise ferroviaire peut saisir l'Autorité de régulation des transports en cas de différend entre autorités organisatrices ou entreprises ferroviaires relatif à l'application de l'article L. 2151-6. » ;
- ④ 2° Le chapitre unique du titre V du livre I^{er} de la deuxième partie est ainsi modifié :
- ⑤ a) (*nouveau*) Au I de l'article L. 2151-3, après le mot : « ferroviaires », sont insérés les mots : « ainsi qu'à l'article L. 2151-6 du présent code » ;
- ⑥ b) Sont ajoutés des articles L. 2151-5 à L. 2151-8 ainsi rédigés :
- ⑦ « Art. L. 2151-5. – Afin de permettre aux entreprises ferroviaires de respecter leurs obligations relatives au droit d'information des voyageurs et, le cas échéant, celles relatives à la fourniture d'une assistance, au remboursement, à la poursuite du voyage ou au réacheminement, à l'indemnisation ainsi qu'au traitement des plaintes, prévues en application du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs, les fournisseurs de services numériques multimodaux, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de la vente de voyages et de séjours immatriculés au registre mentionné à l'article

L. 141-3 du code du tourisme et toute personne habilitée à vendre des titres de transport ferroviaire communiquent à l'entreprise ferroviaire dont elles ont distribué un titre de transport ferroviaire, avant le début de l'exécution programmée du service de transport concerné, les informations suivantes :

- ⑧ « 1° L'identité, lorsque le titre de transport est nominatif, et, le cas échéant, les coordonnées personnelles du voyageur titulaire du titre de transport ;
- ⑨ « 2° Les données de voyage de la prestation commercialisée lorsque le titre de transport constitue un billet direct, au sens du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 précité, ou un billet combiné garantissant la poursuite du voyage dans les conditions prévues à l'article L. 2151-6 du présent code.
- ⑩ « Les données mentionnées au présent article ne peuvent être utilisées ou valorisées à des fins commerciales autres que celles strictement nécessaires à l'exécution du service de transport et à l'information des voyageurs.
- ⑪ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.
- ⑫ « *Art. L. 2151-6.* – Sans préjudice des droits ouverts par le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les voyageurs effectuant un voyage ferroviaire qui comporte une ou plusieurs correspondances au moyen d'un billet combiné représentant des contrats de transport distincts pour des services ferroviaires successifs achetés dans le cadre d'une seule transaction commerciale bénéficient d'un droit à la poursuite du voyage vers la destination finale en cas de correspondance manquée en raison d'un retard ou de l'annulation d'un ou de plusieurs services précédents. La poursuite du voyage ne génère pas de coûts supplémentaires pour le voyageur et est assurée dans les meilleurs délais par l'entreprise ferroviaire dont le train a été manqué ou par une autre entreprise ferroviaire. Cet autre train appartient à la même catégorie de services mentionnés aux articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12 du présent code que celle correspondant au train dont le voyageur a manqué la correspondance ou, en cas d'absence de train de cette catégorie dans un délai raisonnable, à une autre catégorie de services mentionnés aux mêmes articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12. En cas d'absence de place disponible dans cet autre train, le voyageur se voit proposer de monter à bord, sans garantie de place assise, sous réserve du

respect des obligations de sécurité incombant à l'entreprise ferroviaire concernée.

- ⑬ « Des accords de coopération entre les entreprises ferroviaires définissent les conditions opérationnelles et financières, pouvant aller jusqu'à l'absence de compensations financières, selon lesquelles est garanti le droit à la poursuite du voyage prévu au premier alinéa du présent article.
- ⑭ « Un décret, pris après consultation de l'Autorité de régulation des transports, précise les conditions d'application du présent article, notamment les délais et les conditions dans lesquels les entreprises ferroviaires négocient et concluent les accords de coopération. Il précise les conditions opérationnelles et financières applicables pour garantir le droit à la poursuite du voyage en cas d'absence d'accord de coopération. Il précise enfin les informations échangées avec, le cas échéant, le gestionnaire des gares et les distributeurs de billets et leurs responsabilités dans l'information à fournir aux voyageurs.
- ⑮ « *Art. L. 2151-7. – (Supprimé)*
- ⑯ « *Art. L. 2151-8 (nouveau).* – Les voyageurs effectuant un voyage ferroviaire qui comporte une ou plusieurs correspondances au moyen d'un billet combiné représentant des contrats de transport distincts pour des services ferroviaires successifs achetés dans le cadre d'une seule transaction commerciale bénéficient, dans les mêmes conditions, des droits relatifs à la fourniture d'une assistance, au remboursement, à l'indemnisation ainsi qu'au traitement des plaintes, prévus en application du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
- ⑰ « Des accords de coopération entre les entreprises ferroviaires concernées définissent les conditions opérationnelles et financières selon lesquelles sont garantis les droits mentionnés au premier alinéa du présent article.
- ⑱ « Un décret, pris après consultation de l'Autorité de régulation des transports, précise les délais et les conditions dans lesquels les entreprises ferroviaires négocient et concluent les accords de coopération. Il précise également les conditions opérationnelles et financières applicables en cas d'absence d'accord de coopération. »

- ⑰ II (*nouveau*). – Le 1° de l'article L. 511-7 du code de la consommation est complété par les mots : « ainsi que de l'article L. 2151-6 du code des transports ».

Article 9 bis

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1115-10 est ainsi modifié :
- ③ a) Après le 2° du II, il est inséré un 2° *bis* ainsi rédigé :
- ④ « 2° *bis* Lorsqu'il assure la vente d'un service librement organisé mentionné aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3421-2 du présent code, le gestionnaire de ce service desservant le territoire national peut de droit obtenir la commercialisation de ses produits tarifaires par le fournisseur de service numérique multimodal dans des conditions raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées, notamment en matière de rémunération dudit service numérique multimodal. Le présent 2° *bis* ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur est directement l'opérateur de l'ensemble des services dont il assure la vente ; »
- ⑤ b) À la deuxième phrase du III, après le mot : « conditions », sont insérés les mots : « , notamment, dans le cas mentionné au 1° dudit I, en matière de rémunération du fournisseur de service numérique multimodal, » ;
- ⑥ c) Après le même III, sont insérés des III *bis* à III *quinquies* ainsi rédigés :
- ⑦ « III *bis*. – (*Supprimé*)
- ⑧ « III *ter*. – Par dérogation au III, dans le cas mentionné au 1° du I, un service numérique multimodal dont le fournisseur est une autorité organisatrice de la mobilité, un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 ou une personne privée agissant pour le compte de l'une de ces personnes publiques peut assurer, à sa demande, la vente de services mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1115-11 dans des conditions contractuelles libres, éventuellement sans rémunération.
- ⑨ « III *quater*. – Par dérogation au III du présent article, le fournisseur d'un service proposant une solution de dématérialisation et de stockage de titres de transport dont l'utilisation est nécessaire pour assurer ces fonctionnalités sur certains terminaux peut vendre directement dans son

interface de stockage des titres de transport, à la condition de ne pas être rémunéré à cet effet. Cette possibilité ne peut pas être regardée comme portant atteinte au caractère raisonnable, équitable, transparent et proportionné des contrats mentionnés au même III conclus entre l'autorité organisatrice de la mobilité et les fournisseurs de services numériques multimodaux. » ;

- ⑩ « III *quinquies* (nouveau). – Tout fournisseur d'un service numérique multimodal mentionné au I présente aux utilisateurs, lorsqu'elles sont disponibles, les informations relatives aux services de vélos permettant l'accès aux points de départ et d'arrivée des itinéraires proposés.
- ⑪ « Ces informations portent notamment sur :
- ⑫ « 1° Les stationnements sécurisés pour les vélos mentionnés à l'article L. 1272-1 ;
- ⑬ « 2° La mise à disposition de vélos en libre service ;
- ⑭ « 3° Les services de location de vélos.
- ⑮ « Cette obligation s'applique aux données rendues disponibles dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- ⑯ « Un décret précise les modalités d'application du présent III *quinquies*. » ;
- ⑰ 2° Le I de l'article L. 1115-11 est ainsi modifié :
- ⑱ a) (*Supprimé*)
- ⑲ b) Après le mot : « lorsque », la fin du 3° est ainsi rédigée : « le fournisseur du service numérique multimodal est une personne mentionnée à l'article L. 211-1 du code du tourisme, une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code ; ».
- ⑳ II. – Le a du 1° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2030.

Article 9 ter

- ① La section 3 du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1115-12-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1115-12-1.* – Les formats numériques que doivent respecter les données issues des interfaces des services numériques de vente des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 1243-6 et L. 2121-1 sont définis par voie réglementaire de manière à assurer leur interopérabilité.
- ③ « Les formats numériques mentionnés au présent article garantissent que les titres de transport dématérialisés émis par les autorités organisatrices de la mobilité ne peuvent pas faire l’objet d’une cession à titre onéreux, d’une revente ou d’une commercialisation par l’intermédiaire d’un service numérique tiers ou d’un portefeuille numérique. Les autorités organisatrices de la mobilité sont seules compétentes pour définir les conditions de transfert ou de cession des titres qu’elles émettent. »

Article 9 quater

- ① Après la section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *bis* ainsi rédigée :
- ② « *Section 1 bis*
- ③ « *Tarifs des services publics de mobilité*
- ④ « *Art. L. 1231-7.* – Un décret, pris après avis de l’association Régions de France et du groupement des autorités responsables de transport, définit les critères d’âge que doivent respecter les catégories tarifaires des enfants, des jeunes et des seniors ainsi que les critères que doivent respecter les catégories tarifaires relatives aux étudiants, aux apprentis et aux stagiaires appliquées, le cas échéant, par les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 1243-6 et L. 2121-1 dans le cadre des services de transports qu’elles proposent. »

Article 10

- ① I. – Le livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L’article L. 2111-25 est ainsi modifié :

- ③ a) (*Supprimé*)
- ④ b) Le deuxième alinéa est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑤ « En vue d'inciter les services librement organisés de transport de voyageurs à assurer des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, SNCF Réseau définit des segments de marché spécifiques pour les services assurant ces dessertes. Sur chacun de ces segments de marché, le niveau total des redevances est égal au coût directement imputable à l'exploitation des services ferroviaires, sauf si le dépassement décidé, le cas échéant, par SNCF Réseau permet à une entreprise ferroviaire efficacement gérée de dégager un bénéfice raisonnable au titre de l'exploitation de ces services sur le segment de marché concerné. Pour les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire qui ont pour objet d'assurer des arrêts intermédiaires, SNCF Réseau peut appliquer une tarification adaptée.
- ⑥ « Les segments de marché définis pour les services librement organisés de transport de voyageurs qui n'assurent pas une desserte ferroviaire pertinente en matière d'aménagement du territoire sont soumis à des majorations de redevance, dans la seule limite de la soutenabilité financière de ces majorations pour une entreprise ferroviaire efficacement gérée.
- ⑦ « La définition par SNCF Réseau des segments de marché spécifiques pour les services assurant les dessertes mentionnées au deuxième alinéa du présent article est réalisée sur avis conforme de l'Autorité de régulation des transports. » ;
- ⑧ 2° La section 3 du chapitre I^{er} du titre II est complétée par un article L. 2121-12-1 ainsi rédigé :
- ⑨ « *Art. L. 2121-12-1.* – En cas de difficulté économique persistante dans l'exploitation d'une desserte pertinente en matière d'aménagement du territoire au titre d'un service librement organisé, l'entreprise ferroviaire en informe la région concernée, si la desserte est d'intérêt régional, ou l'État, si la desserte est d'intérêt national. La région lui indique si elle envisage de conclure un contrat en application de l'article L. 2121-4-2. L'État lui indique s'il envisage de conclure un contrat en application de l'article L. 2121-1-1.
- ⑩ « L'attribution de capacités sur les lignes comportant des dessertes structurantes peut être subordonnée, dans des conditions transparentes et non discriminatoires définies par le document de référence du réseau après avis de l'Autorité de régulation des transports, à l'engagement de l'entreprise

ferroviaire d'effectuer des arrêts intermédiaires répondant à des besoins en matière d'aménagement du territoire. À défaut, l'entreprise ferroviaire est soumise au versement d'une contribution au financement de ces dessertes, dont les modalités sont fixées par le document précité. » ;

⑪ 3° (*Supprimé*)

⑫ 4° L'article L. 2122-5 est ainsi modifié :

⑬ a) Après la première phrase du premier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le document de référence du réseau prend notamment en compte les enjeux d'aménagement du territoire en termes de transport ferroviaire de voyageurs et de fret ferroviaire et peut prévoir des dispositifs incitatifs à cet effet. » ;

⑭ b) (*nouveau*) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

⑮ « Le document de référence du réseau précise les modalités selon lesquelles le gestionnaire d'infrastructure veille à limiter les conséquences de ses décisions de répartition des capacités d'infrastructure et de programmation des travaux sur les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, au regard notamment de la fréquence, du temps de parcours, de la régularité et de l'accessibilité de ces dessertes. » ;

⑯ 5° L'article L. 2122-6 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

⑰ « Lorsque les orientations stratégiques relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire définies par l'État le prévoient, le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, sur avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, réserver une part limitée des capacités faisant l'objet d'accords-cadres à des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire.

⑱ « Si les capacités d'infrastructures ferroviaires disponibles ne permettent pas de satisfaire l'ensemble des demandes formulées par les candidats, le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, sur avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, tenir compte, dans la conclusion des accords-cadres, de critères relatifs aux enjeux d'aménagement du territoire. »

⑲ II. – (*Supprimé*)

- ⑳ III. – (*Non modifié*) Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2111-25 du code des transports, dans leur rédaction résultant du *b* du 1° du I, s'appliquent à compter de la première tarification pluriannuelle publiée après la promulgation de la présente loi.
- ㉑ IV (*nouveau*). – Un rapport annuel est remis au Parlement par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et transmis aux autorités organisatrices de la mobilité. Il recense les lignes ferroviaires présentant un risque de dégradation significative ou de fermeture à un horizon de cinq ans ainsi que l'estimation des travaux nécessaires au maintien de leur exploitation et les délais prévisionnels de réalisation de ces travaux.

Article 10 bis (*nouveau*)

- ① I. – Les articles 1609 H et 1609 I du code général des impôts sont abrogés.
- ② II. – La perte de recettes résultant du I pour l'établissement public local Société du Grand Projet du Sud-Ouest est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Article 10 ter (*nouveau*)

- ① Après le 11° de l'article L. 2100-3 du code des transports, il est inséré un 12° ainsi rédigé :
- ② « 12° La stratégie ferroviaire de l'État concernant les gares et les moyens financiers qui lui sont consacrés. ».

Article 10 quater (*nouveau*)

- ① Après l'article L. 2111-1-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2111-1-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2111-1-2.* – Les lignes ferroviaires transversales et les lignes de desserte fine du territoire sont reconnues comme des lignes ferroviaires nécessaires à l'aménagement du territoire national.
- ③ « L'État et SNCF Réseau établissent et mettent à jour un programme de remise en service des liaisons ferroviaires relevant de cette catégorie ayant

cessé d'être exploitées lorsque leur réouverture présente un intérêt pour la continuité des liaisons locales ou interrégionales.

- ④ « Le Gouvernement remet chaque année au Parlement un rapport présentant l'évolution de l'offre de services ferroviaires sur ces lignes, ainsi que les moyens consacrés à leur exploitation, à leur régénération et à leur développement. »

Article 10 quinquies (nouveau)

- ① Après l'article L. 2111-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2111-2-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2111-2-1* – Toute décision de suppression d'une ligne de desserte fine du territoire ou de ligne d'intérêt local est précédée d'une évaluation de ses conséquences économiques, sociales et environnementales ainsi que d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées. »

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

CHAPITRE I^{ER}

Services express régionaux métropolitains et renforcement des missions de la Société des grands projets

Article 11

- ① I. – (*Non modifié*) Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1215-8 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ④ « Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité, les maîtres d'ouvrage et les personnes morales participant à son financement ou à sa coordination constituent une structure locale de gouvernance qui a pour mission de veiller à la livraison de l'ensemble des services, des ouvrages, des matériels et des infrastructures de transport nécessaires à la réalisation de ce projet. Cette structure locale exerce sa

mission dans le respect des prérogatives et des compétences dévolues aux autorités organisatrices de la mobilité, aux maîtres d'ouvrages et aux gestionnaires d'infrastructure et d'installation de service concernés. » ;

- ⑤ *b)* Au début du deuxième alinéa, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée » ;
- ⑥ *c)* Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ⑦ – au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Cette structure peut prendre la forme d'un groupement d'intérêt public, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit. » ;
- ⑧ – à la première phrase, les mots : « la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 précitée, le groupement d'intérêt public prévu au premier alinéa du présent article » sont remplacés par les mots : « cette même loi, ce groupement d'intérêt public » et le mot : « est » est remplacé par les mots : « peut être » ;
- ⑨ *d)* Le quatrième alinéa est ainsi modifié :
- ⑩ – au début, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné au même premier alinéa » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée au premier alinéa du présent article » ;
- ⑪ – après le mot : « respect », la fin est ainsi rédigée : « du programme, du financement, des coûts et du calendrier des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain. » ;
- ⑫ *e)* Après le mot : « entre », la fin du cinquième alinéa est ainsi rédigée : « les membres de cette structure. » ;
- ⑬ *f)* À la première phrase du septième alinéa et aux 2° et 3°, les mots : « infrastructures et » sont remplacés par les mots : « projets de services, de matériels, d'infrastructures et d' » ;
- ⑭ *g)* Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ⑮ – au début de la première phrase, les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné » sont remplacés par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée » ;

- ⑯ – la seconde phrase est supprimée ;
- ⑰ 2° L'article L. 2111-13 est ainsi modifié :
- ⑱ a) Au 2°, après le mot : « projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales » ;
- ⑲ b) Au 3°, après le mot : « projets », sont insérés les mots : « et ses filiales ».
- ⑳ II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :
- ㉑ 1° Au début du second alinéa du II de l'article 7, sont ajoutées trois phrases ainsi rédigées : « L'établissement public Société des grands projets a également pour mission de contribuer au développement des services express régionaux métropolitains en participant à leur coordination ou à leur financement. Il met à la disposition de l'État et des collectivités territoriales son expertise en matière de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie financière. Il partage son expérience en matière de coordination d'opérations complexes et multimodales. » ;
- ㉒ 2° L'article 20-3 est ainsi modifié :
- ㉓ a) Au premier alinéa du I, la mention : « A. – » est supprimée et, à la fin, les mots : « B du présent I » sont remplacés par les mots : « A du II du présent article » ;
- ㉔ b) Le B du même I est ainsi modifié :
- ㉕ – au début, la mention : « B. – » est remplacée par les mentions : « II. – A. – » ;
- ㉖ – après le 2°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ㉗ « Les désignations mentionnées aux 1° et 2° du présent A s'effectuent dans les conditions prévues à l'article L. 2422-13 du code de la commande publique.
- ㉘ « B. – L'établissement public Société des grands projets peut suppléer un maître d'ouvrage, à la demande de ce dernier, lorsque ce dernier estime que cela permet la réalisation du projet de service express régional métropolitain dans les délais et le respect de la trajectoire financière prévus par la structure locale de gouvernance mentionnée à l'article L. 1215-8 du code des transports, dans les cas et selon les modalités suivants : » ;

- ②⑨ – les 3° à 5° deviennent des 1° à 3° ;
- ③⑩ – à la fin du 4°, les mots : « audit article L. 2111-13 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 2111-13 du même code » ;
- ③⑪ – sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
 - ③⑫ « Dans les cas prévus aux 1° à 3° du présent B, une convention est conclue entre le maître d'ouvrage et la Société des grands projets pour prévoir les conditions de cette suppléance, notamment la prise en charge éventuelle par le maître d'ouvrage des coûts que la Société des grands projets supporte à ce titre.
 - ③⑬ « Lorsque la Société des grands projets supplée déjà un maître d'ouvrage situé dans le ressort du service express régional métropolitain, l'article L. 2422-12 du code de la commande publique peut être mis en œuvre pour lui transférer d'autres maîtrises d'ouvrages. » ;
- ③⑭ c) Le C dudit I est ainsi modifié :
 - ③⑮ – au premier alinéa, les mots : « B du présent I » sont remplacés par les mots : « A du présent II » ;
 - ③⑯ – au dernier alinéa, les mots : « 3° à 5° du B du présent I » sont remplacés par les mots : « 1° à 3° du B du présent II », les mots : « mêmes 3° à 5° » sont remplacés par les mots : « mêmes 1° à 3° » et, à la fin, les mots : « font l'objet d'une convention entre la Société des grands projets et les collectivités territoriales ou leurs groupements qui l'ont désignée maître d'ouvrage » sont remplacés par les mots : « sont prévues par la convention mentionnée au même B » ;
- ③⑰ d) Le D du même I est ainsi modifié :
 - ③⑱ – au début, la mention : « D. – » est remplacée par la mention : « III. – » ;
 - ③⑲ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les conditions dans lesquelles l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer au financement de tels projets, individuellement ou de manière globale, la nature des projets financés et les règles d'affectation des ressources à ces derniers sont définies par décret en Conseil d'État. » ;
- ④① e) Après le même D, il est inséré un IV ainsi rédigé :
 - ④② « IV. – L'établissement public Société des grands projets et ses filiales dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux I et II peuvent coordonner l'ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et

infrastructures mentionnés au même I sur désignation des personnes morales concourant au financement du projet.

- ④② « Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au III, cet établissement ou ses filiales peuvent coordonner l'ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et infrastructures mentionnés au II. » ;
- ④③ f) Le II est abrogé ;
- ④④ 3° L'article 20-4 est ainsi modifié :
- ④⑤ a) Le I est ainsi modifié :
 - ④⑥ – à la première phrase, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « ou ses filiales peuvent » ;
 - ④⑦ – à la seconde phrase, le mot : « ses » est remplacé par le mot : « leurs » ;
- ④⑧ b) Le II est ainsi modifié :
 - ④⑨ – le premier alinéa est complété par les mots : « et de ses filiales » ;
 - ⑤① – à la première phrase du dernier alinéa, après la première occurrence du mot : « projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales ».

Article 11 bis (nouveau)

Une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains est organisée avant le 31 décembre 2026, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement de ces services. Y sont notamment représentés l'État, les conseils régionaux, les conseils départementaux, les conseils des métropoles, les associations nationales de collectivités territoriales et de leurs groupements, SNCF Réseau, la Société des grands projets, les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France ainsi que les associations nationales d'usagers des transports.

CHAPITRE II

Financement des autorités organisatrices de la mobilité

Article 12

(Supprimé)

Article 12 bis (nouveau)

À la première phrase de l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales, les mots : « au 1° » sont remplacés par les mots : « aux 1° et 2° ».

Article 12 ter (nouveau)

- ① L'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au début du deuxième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % » ;
- ③ 2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ④ a) Au début de la première phrase, le taux : « 0,85 % » est remplacé par le taux : « 1,35 % » ;
- ⑤ b) À la seconde phrase, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % » ;
- ⑥ 3° Au début du quatrième alinéa, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,50 % » ;
- ⑦ 4° Le cinquième alinéa est ainsi modifié :
- ⑧ a) Au début de la première phrase, le taux : « 1,75 % » est remplacé par le taux : « 2,25 % » ;
- ⑨ b) Aux deuxième et dernière phrases, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,50 % » ;
- ⑩ 5° Au treizième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % » ;

- ⑪ 6° Après le même treizième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Les autorités organisatrices de la mobilité qui concluent une convention mentionnée au cinquième alinéa de l'article L. 1215-8 du code des transports peuvent majorer le taux applicable de 0,15 point. »

Article 12 quater (nouveau)

- ① Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifiée :
- ② 1° Le premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 est ainsi modifié :
- ③ a) Les mots : « l'organisme de recouvrement » sont remplacés par « la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole » ;
- ④ b) Le mot : « annuellement » est remplacé par les mots : « , mensuellement pour la première et trimestriellement pour la seconde, » ;
- ⑤ c) Les mots : « qui en font la demande » sont supprimés ;
- ⑥ 2° Le premier alinéa du II de l'article L. 2531-6 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Les mots : « l'organisme de recouvrement » sont remplacés par « la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole » ;
- ⑧ b) Le mot : « annuellement » est remplacé par les mots : « , mensuellement pour la première et trimestriellement pour la seconde, » ;
- ⑨ c) Les mots : « , à sa demande, » sont supprimés.

Article 12 quinquies (nouveau)

- ① Après la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, est insérée une section 8 bis ainsi rédigée :
- ② « Section 8 bis
- ③ « **Taxe additionnelle à la taxe de séjour destinée au financement des services de mobilité**
- ④ « Art. L. 2333-75-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux I et II de l'article L. 1231-1 et à l'article L. 1231-3 du code des transports peuvent instituer une taxe additionnelle de 10 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire perçue par les communes mentionnées

à l'article L. 2333-26 du présent code ainsi que par les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux 1° à 3° du I de l'article L. 5211-21 et situés dans leur ressort territorial.

- ⑤ « L'autorité organisatrice des mobilités mentionnée à l'article L. 1243-1 du code des transports peut instituer une taxe additionnelle de 10 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire dans le périmètre défini à l'article L. 3611-1 du présent code.
- ⑥ « La taxe additionnelle mentionnée au présent article est établie et recouvrée selon les mêmes modalités que la taxe à laquelle elle s'ajoute. Lorsque son produit est perçu par une commune ou par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, les montants correspondants sont reversés à la fin de la période de perception au bénéficiaire final de la taxe additionnelle. »

CHAPITRE III

Simplifier et améliorer l'offre de service pour les voyageurs

Article 13

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1231-5 est ainsi modifié :
- ③ a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ④ – à la première phrase, après les mots : « d'employeurs », sont insérés les mots : « ou, à défaut, des représentants des employeurs autres que ces derniers » ;
- ⑤ – sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Le comité comprend également au moins un représentant d'associations représentatives des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite agréées au niveau national, un représentant des associations d'usagers du vélo présentes sur le territoire ainsi qu'au moins un représentant des professionnels de santé désigné par les ordres professionnels concernés ou, à défaut, par les fédérations représentatives des établissements de santé et des établissements et services médico-sociaux mentionnés respectivement aux articles L. 6111-1 du code de la santé publique et L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles. Ces représentants participent avec voix consultative aux délibérations du comité portant sur les questions tarifaires et d'accessibilité des services de transport. » ;

- ⑥ b) La seconde phrase du quatrième alinéa est complétée par les mots :
« ainsi qu’avant toute réforme tarifaire substantielle, dont les effets socio-économiques prévisibles lui sont présentés » ;
- ⑦ c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « Les avis ou les recommandations du comité des partenaires sont rendus publics. » ;
- ⑨ 2° L’article L. 1231-8 est ainsi modifié :
- ⑩ a) Le début du premier alinéa est ainsi rédigé : « Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l’article L. 1231-1 dont le ressort territorial compte plus de 100 000 habitants et les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l’article L. 1231-3 élaborent... *(le reste sans changement)*. » ;
- ⑪ b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑫ « Elles établissent un rapport sur les moyens et les ressources dévolus à la mise en œuvre de la compétence d’organisation de la mobilité. Ce rapport indique notamment les recettes fiscales et tarifaires ainsi que les dépenses de fonctionnement et d’investissement destinées au financement des services de transport et de toute action relevant de la compétence de l’autorité organisatrice. Ce rapport contient des indicateurs d’efficacité économique et de report modal généré par la mise en œuvre de cette compétence. Le détail de ces indicateurs est précisé par décret. Ce rapport précise également la part du versement destiné au financement des services de mobilité mentionné à l’article L. 4332-8-1 du code général des collectivités territoriales acquittée, d’une part, par les employeurs privés et, d’autre part, par les employeurs publics. Il est transmis chaque année au comité des partenaires mentionné à l’article L. 1231-5 du présent code. »

Article 14

(Non modifié)

- ① L’article L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « En outre, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales peut conclure avec un État limitrophe une convention portant sur l’organisation et la coordination transfrontalières de services publics de

transport de personnes mentionnés à l'article L. 1221-1 du code des transports, relevant de sa compétence, si la signature de la convention a été préalablement autorisée par le représentant de l'État. La convention est dénoncée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales à la demande de l'État, si celui-ci estime qu'elle est devenue contraire aux engagements internationaux de la France. »

Article 14 bis

- ① La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-6 ainsi rétabli :
- ② « *Art. L. 1231-6.* – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1 dont les ressorts territoriaux sont contigus peuvent par convention, organiser conjointement l'exploitation d'un ou de plusieurs services de mobilité mentionnés à l'article L. 1231-1-1 dont le tracé franchit leurs ressorts territoriaux respectifs, lorsque ces services ne revêtent pas un caractère structurant pour l'organisation des mobilités à l'échelle régionale et qu'ils ne font pas obstacle à l'exercice par la région de ses compétences propres prévues à l'article L. 1231-3, notamment en concurrençant un service existant ou programmé organisé par la région.
- ③ « La convention est transmise à la région dans le ressort de laquelle les ressorts territoriaux concernés sont situés. Lorsque ces ressorts territoriaux relèvent de régions différentes, la convention est transmise à chacune des régions concernées.
- ④ « La région dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de la convention pour faire valoir une opposition motivée. Le défaut d'opposition motivée dans ce délai vaut accord de la région.
- ⑤ « L'opposition de la région n'est recevable que si elle démontre que le service envisagé ne remplit pas l'une des conditions prévues au premier alinéa du présent article. À défaut d'une telle démonstration, l'opposition est sans effet et la convention est réputée approuvée.
- ⑥ « Lorsque les ressorts territoriaux concernés relèvent de régions différentes, l'opposition motivée de l'une des régions ne produit d'effet qu'à l'égard de la portion du service située dans son ressort territorial. Les autorités organisatrices de la mobilité parties à la convention peuvent décider

de maintenir celle-ci pour la portion du service non contestée, sous réserve que cette portion demeure cohérente avec l'objet de la convention.

- ⑦ « Pour l'application du présent article, sont regardés comme contigus les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité ayant une frontière commune. »

Article 15

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° A Après l'article L. 1214-2-1, il est inséré un article L. 1214-2-1-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 1214-2-1-1.* – Le plan de mobilité comporte un volet relatif à la mobilité solidaire, durable et inclusive. Ce volet présente les actions associées aux différents facteurs de risques d'isolement parmi lesquels les situations de chômage, de handicap, d'âge, de genre et de précarité économique identifiés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est compatible avec le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire mentionné à l'article L. 1215-3. » ;
- ④ 1° Après l'article L. 1214-2-2, il est inséré un article L. 1214-2-3 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1214-2-3.* – Lorsque l'établissement du plan de mobilité est obligatoire en application des articles L. 1214-3, L. 1214-9 ou L. 1214-12-1, ce plan comprend un volet relatif aux services de location de vélos mis à la disposition des usagers par l'autorité organisatrice de la mobilité. Un volet complémentaire précise la planification des capacités d'accueil des services réguliers de transports collectifs routiers de voyageurs par autobus et autocar, autres que les capacités d'accueil spécifiques aux services de transports scolaires, dans des gares routières et les autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1. Cette planification prend en compte l'évolution prévisible des services réguliers sur le territoire, notamment les services librement organisés. À cette fin, l'autorité organisatrice de la mobilité se voit transmettre, à sa demande, par les entreprises assurant des services librement organisés par autocar sur son territoire les prévisions d'évolution de ces services sur une période de trois ans. » ;
- ⑥ 2° À l'article L. 1214-12, après la référence : « L. 1214-2-2, », est insérée la référence : « L. 1214-2-3, » ;

- ⑦ 3° Au second alinéa de l'article L. 1214-12-1, après la référence : « L. 1214-2, », est insérée la référence : « L. 1214-2-3, » ;
- ⑧ 4° Le I de l'article L. 1231-1-1 est complété par un 7° ainsi rédigé :
- ⑨ « 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et les autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;
- ⑩ 5° Après l'article L. 1231-8, il est inséré un article L. 1231-8-1 ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 1231-8-1.* – Toute autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 dont le ressort territorial compte plus de 200 000 habitants garantit l'existence, à compter du 1^{er} janvier 2032, d'au moins une gare routière ou un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1, répondant à des spécifications adaptées aux flux de voyageurs par autobus ou autocar, relevant notamment de services librement organisés. Ces spécifications sont définies par un décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité de régulation des transports. Elles sont notamment relatives au niveau d'équipement et de qualité de service proposés aux usagers et aux transporteurs et à l'interconnexion avec les autres modes et réseaux de transport. Cette exigence est réputée satisfaite si un tel aménagement existe sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice ou permet de le desservir de manière équivalente selon des modalités définies par le même décret en Conseil d'État, y compris lorsque cet aménagement relève d'une autre personne morale. Ces modalités tiennent compte, notamment, de la localisation de l'aménagement, de son interconnexion avec les autres modes et réseaux de transport, de son dimensionnement et de la qualité de service offerte. » ;
- ⑫ 6° L'article L. 1241-1 est ainsi modifié :
- ⑬ a) Après le 6° du I, il est inséré un 7° ainsi rédigé :
- ⑭ « 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et les autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains

et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;

- ⑮ b) Il est ajouté un V ainsi rédigé :
- ⑯ « V. – Île-de-France Mobilités garantit l'existence d'au moins une gare routière ou un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. » ;
- ⑰ 7° L'article L. 1243-6 est ainsi modifié :
- ⑱ a) Le I est complété par un 5° ainsi rédigé :
- ⑲ « 5° De planifier et de réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et les autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;
- ⑳ b) Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ㉑ « Elle garantit, en lieu et place de ses membres, l'existence d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier définis à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. » ;
- ㉒ 8° Après la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie, est insérée une section 2 *bis* ainsi rédigée :
- ㉓ « *Section 2 bis*
- ㉔ « **Gouvernance**
- ㉕ « *Art. L. 3114-7-1.* – La gestion des grandes gares routières et des autres grands aménagements de transport routier est suivie par un comité de concertation. Ce comité est composé notamment de représentants du gestionnaire de la gare ou de l'aménagement, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises assurant des services réguliers de transports collectifs routiers de voyageurs,

notamment des services librement organisés, et des usagers. Il est consulté notamment sur les projets d'investissement dans et autour de la gare routière ou de l'aménagement de transport routier, les services proposés, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare routière ou l'aménagement de transport routier.

- ②⑥ « Le présent article n'est pas applicable aux gares routières ni aux autres aménagements de transport routier exclusivement destinés aux services de transport urbain.
- ②⑦ « Un décret, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, précise les conditions d'application du présent article, notamment le seuil de fréquentation annuelle à partir duquel une gare routière ou un autre aménagement de transport routier est soumis à cette obligation.
- ②⑧ « *Art. L. 3114-7-2.* – La décision de fermeture d'une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier mentionné à l'article L. 3114-7-1 fait l'objet d'une consultation préalable du comité de concertation prévu au même article L. 3114-7-1. Dans le cadre de cette consultation, tout membre du comité peut saisir l'Autorité de régulation des transports d'une demande d'avis sur le caractère essentiel de l'aménagement pour la desserte du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.
- ②⑨ « Pour apprécier le caractère essentiel de la gare ou de l'aménagement pour la desserte du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, l'Autorité de régulation des transports prend en compte, notamment, le niveau de fréquentation de l'équipement en nombre de voyageurs, le nombre d'habitants du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité où il se situe et l'existence d'autres aménagements dans le même ressort territorial. Cet avis peut, le cas échéant, proposer des solutions de substitution afin d'assurer la continuité du service. L'Autorité de régulation des transports rend son avis dans un délai de trois mois à compter de sa saisine par tout membre du comité mentionné à l'article L. 3114-7-1.
- ③⑩ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, précise les conditions d'application du présent article. »
- ③⑪ II. – (*Non modifié*) Les 1° A à 3° du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'approbation ou l'évaluation prévue à l'article L. 1214-8 du code des transports intervient à

compter du premier jour du treizième mois suivant la publication de la présente loi.

Article 15 bis (nouveau)

- ① Après le troisième alinéa de l'article L. 1214-36-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Dans les territoires non couverts par une offre de transport collectif régulière, les autorités organisatrices de la mobilité intègrent une solution d'auto-partage dans leurs plans de mobilité simplifiés. Cette solution est reconnue comme un service de mobilité d'intérêt public concourant à l'égalité d'accès à la mobilité et à la transition écologique. »

Article 15 ter (nouveau)

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1215-3 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est complété par les mots : « avant le 31 décembre 2028 » ;
- ④ b) Au troisième alinéa, les mots : « et privés » sont remplacés par les mots : « , les organismes privés et les acteurs de l'économie sociale et solidaire dont les associations, notamment celles qui œuvrent dans le champ de la mobilité solidaire, » ;
- ⑤ 2° L'article L. 1215-4 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le premier alinéa est complété par les mots : « avant le 31 décembre 2028 » ;
- ⑦ b) Au troisième alinéa, les mots : « et privés » sont remplacés par les mots : « , les organismes privés et les acteurs de l'économie sociale et solidaire dont les associations, notamment celles qui œuvrent dans le champ de la mobilité solidaire, ».

CHAPITRE IV

Améliorer la sécurité des voyageurs

Article 16

- ① I. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :
- ② « CHAPITRE VIII
- ③ « **Dépistage de la consommation de produits stupéfiants des conducteurs de transports publics routiers de personnes**
- ④ « *Art. L. 3318-1.* – L’employeur soumet tout conducteur qui assure des transports publics routiers de personnes au moyen d’un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur à un test salivaire permettant de détecter l’usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants.
- ⑤ « Ce test est réalisé au moins une fois par an à compter de l’embauche du salarié, à une date non fixe et inconnue du conducteur.
- ⑥ « Avant la mise en œuvre de la première campagne de tests de dépistage, l’employeur met en œuvre un plan d’actions associant sensibilisation et prévention sur les risques d’usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants. »
- ⑦ II. – Le livre II du code de la route est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Au second alinéa du II de l’article L. 224-2, les mots : « au I » sont remplacés par les mots : « aux I A et I » ;
- ⑨ 2° Le chapitre V du titre III est complété par des articles L. 235-6 et L. 235-7 ainsi rédigés :
- ⑩ « *Art. L. 235-6.* – Le démarrage des véhicules neufs de transports en commun répondant à des spécifications définies par voie réglementaire est subordonné à l’utilisation préalable et systématique d’un dispositif destiné à empêcher le démarrage du véhicule en cas de dépistage de stupéfiants positif.
- ⑪ « Les conditions d’homologation du dispositif et les modalités d’agrément des professionnels chargés de les installer sont définies par voie réglementaire, après consultation des organisations professionnelles représentatives des employeurs et des salariés.

- ⑫ « *Art. L. 235-7.* – Les dispositifs dont sont équipés, à titre préventif, les véhicules prévus à l'article L. 235-6 permettent le traitement automatisé de données relatives à leur fonctionnement, à la positivité aux épreuves de dépistage de stupéfiants des conducteurs et au démarrage des véhicules. Ces données ne peuvent être consultées que par des personnes nommément désignées par l'employeur.
- ⑬ « Un décret, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. »
- ⑭ III. – Le 2° du II entre en vigueur le 1^{er} septembre 2029. Il s'applique sous réserve de l'homologation d'un dispositif fiable dans les conditions prévues à l'article L. 235-6 du code de la route.

Article 16 bis (nouveau)

- ① L'article L. 3116-3-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la première phrase du premier alinéa du I, le mot : « habituel » est remplacé par les mots : « permanent ou occasionnel » ;
- ③ 2° Le II est ainsi modifié :
- ④ a) Au premier alinéa, les mots : « chaque année » sont remplacés par les mots : « à intervalles réguliers » ;
- ⑤ b) Au début du deuxième alinéa, les mots : « Saisie par le responsable de la collectivité territoriale compétente pour l'organisation et le fonctionnement du transport public concerné dans les conditions prévues au dernier alinéa du même article 706-53-7, » sont supprimés ;
- ⑥ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa, les mots : « y travaillant au titre de l'une des infractions mentionnées au I » sont remplacés par les mots : « exerçant les fonctions mentionnées au I au titre de l'une des infractions mentionnées au même I » ;
- ⑧ b) Au deuxième alinéa, les mots : « avec des personnes accueillies ou accompagnées dans l'un des dispositifs mentionnés au même I » sont remplacés par les mots : « permanent ou occasionnel avec des mineurs ou des majeurs en situation de vulnérabilité ».

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET

Article 17

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° A L'article L. 5422-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Pour prendre en compte le coût des prestations de manutention supplémentaires liées au chargement ou déchargement sur un bateau fluvial prévu à l'article L. 5422-19 facturé au transporteur maritime, le prix défini par le contrat de transport maritime fait l'objet de plein droit d'une majoration transparente correspondant strictement à la couverture des coûts de manutention. Ces dispositions s'appliquent de plein droit, à défaut d'accord professionnel rendu obligatoire au sens de l'article L. 5422-19-1, y compris aux contrats en cours d'exécution. » ;
- ④ 1° L'article L. 5422-19 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au premier alinéa, après le mot : « chargé », sont insérés les mots : « , pour le compte de la personne qui requiert ses services, » ;
- ⑥ b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Lorsqu'elles concernent le transport de marchandises en conteneur, les coûts complets, en ce compris un bénéfice raisonnable permettant une juste rémunération des capitaux investis, supportés par l'entrepreneur de manutention au titre des prestations de manutention supplémentaires liées au chargement ou au déchargement sur un bateau fluvial sont mis à la charge du transporteur maritime mentionné à l'article L. 5422-1, qui en assure le paiement. Ces dispositions s'appliquent de plein droit, à défaut d'accord professionnel rendu obligatoire au sens de l'article L. 5422-19-1, y compris aux contrats en cours d'exécution. » ;
- ⑧ c) Au second alinéa, après le mot : « compte », sont insérés les mots : « de l'exploitant » et les mots : « ou du réceptionnaire » sont remplacés par les mots : « du réceptionnaire, du commissionnaire ou du transitaire » ;
- ⑨ 1° *bis* Après le même article L. 5422-19, il est inséré un article L. 5422-19-1 ainsi rédigé :

- ⑩ « *Art. L. 5422-19-1.* – Dans chaque port mentionné à l'article L. 5311-1 desservi par le transport fluvial de conteneurs, les représentants des organisations professionnelles des entreprises présentes sur le port concerné qui participent directement ou indirectement à la chaîne logistique du transport fluvial négocient, en coordination avec l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 :
- ⑪ « 1° Un plan de développement du transport fluvial, qui fixe les objectifs chiffrés de volumes de transports fluviaux et les engagements de fréquence, de régularité et de performance des services fluviaux ;
- ⑫ « 2° Un accord de place, qui fixe les modalités de prise en charge et les mécanismes de répercussion des coûts du chargement et du déchargement sur un bateau fluvial.
- ⑬ « Dans chaque port concerné, le plan de développement du transport fluvial et l'accord de place sont conclus dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de l'article 17 de la loi n° du cadre relative au développement des transports ou de l'expiration du dernier plan de développement du transport fluvial ou du dernier accord de place, pour une durée de trois à cinq ans, au terme de laquelle ils sont révisés conjointement.
- ⑭ « Les plans de développement du transport fluvial et les accords de place peuvent être rendus obligatoires pour l'ensemble des intéressés du secteur du transport maritime et fluvial présents sur le port concerné par arrêté du représentant de l'État dans la région.
- ⑮ « À défaut d'accord de place rendu obligatoire dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur du même article 17 ou de l'expiration du dernier accord de place rendu obligatoire, le deuxième alinéa de l'article L. 5422-19 du présent code et le second alinéa de l'article L. 5422-1 s'appliquent de plein droit. » ;
- ⑯ 2° Au 2° de l'article L. 5422-21, les mots : « visées au deuxième » sont remplacés par les mots : « mentionnées au dernier ».

Article 18

- ① I. – Afin de répondre à l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les donneurs d'ordre de prestations faisant l'objet d'un contrat de transport public routier de marchandises ayant pour origine et pour destination le territoire métropolitain ainsi que les entreprises réalisant des opérations de transport

routier de marchandises en compte propre sont soumis, jusqu'au 31 décembre 2036, à une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, au sens du 11 de l'article 3 du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport public routier réalisées par des véhicules utilitaires lourds à émission nulle rapportée à la facturation totale payée de prestations de transport public routier ou, pour le transport en compte propre, en part de facturation payée pour l'énergie ou le carburant destinés aux véhicules utilitaires à émission nulle rapportée à la facturation totale payée pour l'énergie ou le carburant destinés à l'ensemble des véhicules utilitaires de l'entreprise. Cette part respecte au moins, sur la période 2027-2035, la trajectoire suivante :

②

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1 %	2 %	4 %	6 %	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %

③

Les prestations de transport public routier réalisées en cyclologique sont exonérées du montant total de la facturation.

④

I bis (nouveau). – Les acheteurs soumis au code de la commande publique qui concluent un marché public ou un accord-cadre ayant pour objet, en tout ou partie, des prestations de transport routier de marchandises sont soumis à l'obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires à émission nulle selon la trajectoire et les conditions déterminées au I du présent article.

⑤

I ter (nouveau). – Afin de répondre à l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les donneurs d'ordre de prestations faisant l'objet d'un contrat de transport public routier de marchandises ayant pour origine et pour destination le territoire métropolitain sont soumis, jusqu'au 31 décembre 2036, à une obligation de recours minimal au transport par fret ferroviaire. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport public réalisées par le fret ferroviaire rapportée à la facturation totale payée de prestations de transport public. Cette part respecte au moins, sur la période 2027-2036, la trajectoire suivante :

⑥

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
0,5 %	1 %	2 %	4 %	6 %	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %

⑦

II. – Est considéré comme une entreprise assujettie à l’obligation prévue au I du présent article :

⑧

1° Toute entreprise disposant d’un établissement stable en France ou tout groupe, au sens de l’article L. 233-3 du code de commerce, pour ses établissements situés en France, qui a un chiffre d’affaires annuel excédant cinquante millions d’euros ou un total de bilan excédant quarante-trois millions d’euros, qui emploie deux cent cinquante personnes ou plus et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret ;

⑨

2° Tout commissionnaire de transport qui réalise dans le cadre de son activité de commission de transport en France un chiffre d’affaires de plus de dix millions d’euros et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret.

⑩

III. – (*Non modifié*) Le transporteur transmet au donneur d’ordre une attestation justifiant les montants facturés des prestations à prendre en compte pour le respect de l’obligation prévue au I du présent article.

⑪

IV. – Les entreprises assujetties rendent compte annuellement aux services de l’État du respect de l’obligation prévue au I dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé.

⑫

Dans des conditions déterminées par décret en Conseil d’État, le défaut de transmission des informations nécessaires au contrôle du respect de l’obligation prévue au même I est passible d’une amende d’un montant maximal de 0,1 % du chiffre d’affaires réalisé en France hors taxes du dernier exercice clos.

⑬

Les résultats atteints par les assujettis sont rendus publics dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé.

⑭

Pour les territoires insulaires, un décret en Conseil d’État peut prévoir des modalités d’adaptation de la trajectoire mentionnée audit I, en tenant

compte des contraintes logistiques structurelles et de l'état de disponibilité des véhicules utilitaires lourds à émission nulle.

- ⑮ IV *bis.* – Au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi, pour chaque secteur dont les activités de transport de marchandise sont fortement émettrices de gaz à effet de serre, une feuille de route est établie conjointement par les représentants des filières économiques, le Gouvernement et les représentants des filières du transport ferroviaire et fluvial.
- ⑯ Cette feuille de route établit une trajectoire minimale de recours au transport ferroviaire et fluvial de marchandises sur la période 2027-2036, cohérente avec les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre fixés par la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone prévue à l'article L. 222-1 B du code de l'environnement, et précise les actions à mettre en œuvre par chaque secteur pour atteindre cette trajectoire.
- ⑰ V. – Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles une prestation de transport public routier est considérée comme réalisée par un véhicule utilitaire lourd à émission nulle pour le respect de l'obligation prévue au I, le contenu de l'attestation mentionnée au III et les modalités de transmission des données aux services de l'État et de leur publication, sont déterminées par décret.
- ⑱ VI (*nouveau*). – À compter du 1^{er} janvier 2030, le manquement constaté à l'obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires à émission nulle prévue au I donne lieu à une amende administrative prononcée par l'autorité administrative compétente. Le montant de cette amende est proportionnel à l'écart constaté entre l'objectif légal applicable à l'exercice considéré et la part effectivement réalisée par l'entreprise assujettie, dans la limite de 0,5 % du chiffre d'affaires réalisé en France hors taxes du dernier exercice clos.

TITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19

(Non modifié)

- ① I et II. – (*Supprimés*)
- ② III. – Le code des transports est ainsi modifié :

- ③ 1° (*Supprimé*)
- ④ 2° Le premier alinéa de l'article L. 2232-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « Sans préjudice des sanctions pénales encourues, les manquements au chapitre I^{er} du présent titre, les atteintes ou les mises en péril de l'intégrité du domaine public ferroviaire ainsi que les manquements aux dispositions régissant son utilisation, notamment celles relatives aux occupations sans titre, constituent des contraventions de grande voirie. Ces manquements sont constatés, poursuivis et réprimés comme en matière de grande voirie. »
- ⑥ IV et V. – (*Supprimés*)

Article 20

(Non modifié)

- ① I. – L'article L. 2111-11 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ② « Les articles L. 2141-1 à L. 2141-3 sont applicables aux francs-bords mentionnés à l'avant-dernier alinéa du 1° du présent article, aux parcelles mentionnées au deuxième alinéa du 2° ainsi qu'aux maisons et aux magasins mentionnés au dernier alinéa du même 2°.
- ③ « Les biens mentionnés à l'avant-dernier alinéa du présent article peuvent faire l'objet d'une cession à l'amiable dans les conditions prévues à l'article L. 3112-1 ou d'un échange dans les conditions prévues à l'article L. 3112-2. »
- ④ II. – Les biens du domaine public fluvial du canal du Midi ayant fait l'objet, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, d'un acte de disposition et qui, à la date de cet acte, n'étaient plus affectés à un service public ou à l'usage direct du public peuvent être déclassés rétroactivement par arrêté du ministre chargé des transports.
- ⑤ Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes de disposition de l'État intervenus sur le domaine public fluvial du canal du Midi avant l'entrée en vigueur de la présente loi et portant sur des biens mentionnés au premier alinéa du présent II, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen selon lequel les ventes auraient été conclues sans déclassement préalable ou après déclassement imparfait des biens.

Article 21

- ① I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° L'article L. 228-3 est ainsi modifié :
- ④ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑤ – à la première phrase, les mots : « aménagement ou d'un itinéraire cyclable » sont remplacés par les mots : « itinéraire cyclable pourvu d'aménagements adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation » ;
- ⑥ – à la dernière phrase, les mots : « aménagement ou un itinéraire cyclable » sont remplacés par les mots : « itinéraire cyclable pourvu d'aménagements adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation » ;
- ⑦ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Dans le cas où il est réalisé sur un itinéraire alternatif à proximité de la voie concernée par les travaux, son aménagement est défini en accord avec les gestionnaires des voies destinées à supporter l'itinéraire cyclable. » ;
- ⑧ b) Au deuxième alinéa, les mots : « aménagements ou itinéraires cyclables » sont remplacés par les mots : « itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation ».
- ⑨ II. – (*Non modifié*) Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État, et au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

Article 21 bis (nouveau)

- ① I. – Le 7° bis de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « rabattement », sont insérés les mots : « , le nombre de places de stationnement destinées aux véhicules et le nombre de places de stationnement sécurisé destinées aux cycles et aux cycles à pédalage assisté de ces parcs » ;
- ③ 2° Après le mot : « villes, », sont insérés les mots : « en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes et en

tenant compte de l'aire de rabattement à vélo du territoire couvert par le plan de mobilité, ».

- ④ II. – Les modalités d'application du 1° du I, notamment les proportions minimales de places de stationnement sécurisé destinées aux cycles et aux cycles à pédalage assisté, sont prévues par décret en Conseil d'État.
- ⑤ III. – Le I s'applique aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé l'élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.
- ⑥ IV. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « covoiturage », sont insérés les mots : « , aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

Article 22

(Non modifié)

- ① Sont ratifiées :
- ② 1° L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes ;
- ③ 2° L'ordonnance n° 2016-1018 du 27 juillet 2016 relative à la communication des données de circulation routière des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- ④ 3° L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;

- ⑤ 4° L'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche ;
- ⑥ 5° L'ordonnance n° 2019-96 du 13 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de sécurité ferroviaire dans le tunnel sous la Manche ;
- ⑦ 6° L'ordonnance n° 2020-934 du 29 juillet 2020 portant réorganisation des dispositions du code des transports relatives à la sûreté dans les transports ;
- ⑧ 7° L'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France (VNF) ;
- ⑨ 8° L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ;
- ⑩ 9° L'ordonnance n° 2021-409 du 8 avril 2021 relative au transport fluvial et à la navigation intérieure ;
- ⑪ 10° L'ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 relative à l'accès aux données des véhicules ;
- ⑫ 11° L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire ;
- ⑬ 12° L'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes ;
- ⑭ 13° L'ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- ⑮ 14° L'ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports.