

N° 369

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 mars 2019

PROJET DE LOI

(procédure accélérée)

d'orientation des mobilités,

TEXTE DE LA COMMISSION

DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (1)

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; M. Claude Bérit-Débat, Mme Pascale Bories, MM. Patrick Chaize, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspert, vice-présidents ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, secrétaires ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, MM. Guillaume Chevrollier, Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Benoît Huré, Olivier Jacquin, Mme Christine Lanfranchi Dorgal, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Jean-Jacques Panunzi, Rémy Pointereau, Mme Angèle Préville, M. Philippe Pemezec, Mme Évelyne Perrot, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Mme Françoise Ramond, M. Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

Voir les numéros :

Sénat : 157 rect., 350, 368 et 347 (2018-2019).

Projet de loi d'orientation des mobilités

TITRE I^{ER} A

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

(Division et intitulé nouveaux)

Article 1^{er} A (nouveau)

- ① Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.
- ② Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :
- ③ 1° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi que, au sein des agglomérations, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en tenant compte des spécificités ultramarines tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ④ 2° Améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains ;
- ⑤ 3° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.
- ⑦ À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

- ⑨ b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑩ c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements existants ;
- ⑪ d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;
- ⑫ e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.
- ⑬ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

Article 1^{er} B (nouveau)

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

②

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

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

Article 1^{er} C (nouveau)

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

② « *Section 1*

③ « ***Le Conseil d’orientation des infrastructures***

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

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

⑥ II. – Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d’orientation des finances publiques, un rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l’État dans les transports fixée par la présente loi.

⑦ III. – La programmation financière et opérationnelle des investissements de l’État dans les transports fixée par la présente loi fait l’objet d’une révision tous les cinq ans.

Article 1^{er} D (nouveau)

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

TITRE I^{ER}

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

CHAPITRE I^{ER}

Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

Article 1^{er}

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

- ⑨ 6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :
- ⑩ « *Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 et L. 5741-1 du code général des collectivités territoriales, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.*
- ⑪ « *II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° du d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité.*
- ⑫ « *Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, de transférer cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.*

- ⑬ « III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat. La délibération de l'organe délibérant de la communauté de communes ou du conseil municipal demandant à la région le transfert de cette compétence intervient dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté mentionné au II de l'article L. 5211-41-3 du même code, de l'adhésion d'une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 dudit code à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à compter de la délibération visant à créer ou à adhérer à un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code.
- ⑭ « Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.
- ⑮ « La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.
- ⑯ « Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région et au plus tard dans un délai de trois ans après le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à la communauté de communes ou à la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales.
- ⑰ « Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.

- ⑱ « Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.
- ⑲ « IV. – La prise de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné.
- ⑳ « À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- ㉑ « À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;
- ㉒ 7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :
- ㉓ « *Art. L. 1231-1-1. – I. –* Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour organiser :
- ㉔ « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ㉕ « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ㉖ « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;

- ②7 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;
- ②8 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ②9 « II. – Elle peut également :
- ③0 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- ③1 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ③2 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.
- ③3 « III. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.
- ③4 « IV. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- ③5 8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :
- ③6 « *Art. L. 1231-3.* – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.
- ③7 « À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour organiser :
- ③8 « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ③9 « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ④0 « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;
- ④1 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

- ④② « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ④③ « II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Cette planification peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
- ④④ « III. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.
- ④⑤ « *Art. L. 1231-4.* – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. » ;
- ④⑥ 9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;
- ④⑦ 10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;
- ④⑧ 11° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 1231-14, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;
- ④⑨ 12° À la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;
- ④⑩ 13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :
- ④⑪ « *Art. L. 1241-1.* – I. – Dans la région Île-de-France, l'établissement public dénommé Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :
- ④⑫ « 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;
- ④⑬ « 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;

- ⑤4 « 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;
- ⑤5 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Ces dispositions particulières ne sont pas applicables aux services publics de location de bicyclettes de longue durée sans impact sur la voirie ;
- ⑤6 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine.
- ⑤7 « II. – Île-de-France Mobilités peut également :
- ⑤8 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- ⑤9 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destinés aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ⑥0 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

- ⑥1 « III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :
- ⑥2 « 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;
- ⑥3 « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;
- ⑥4 « 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8 ;
- ⑥5 « IV. – Il contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- ⑥6 14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :
- ⑥7 a) Au premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;
- ⑥8 b) (*nouveau*) Au troisième alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;
- ⑥9 15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :
- ⑦0 a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑦1 « L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;
- ⑦2 b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;
- ⑦3 c) (*nouveau*) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦4 « Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits exclusifs d'exploitation ne sont pas attribués, Île-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les exploitants, qui démontreront leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, au plan régional de transport. » ;

- ⑦⑤ 16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :
- ⑦⑥ « *Art. L. 2121-3-1.* – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. À cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;
- ⑦⑦ 17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑦⑧ « Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.
- ⑦⑨ « Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires, intervient, à sa demande, dans un délai convenu avec la région. » ;
- ⑧⑩ 18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :
- ⑧⑪ a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984, », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ;
- ⑧⑫ b) (*nouveau*) Après le même quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧⑬ « L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. » ;

- 84 19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention... (*le reste sans changement*). » ;
- 85 20° (*nouveau*) L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :
- 86 « *Art. L. 3111-15.* – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.
- 87 « Les départements de la région Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. » ;
- 88 II. – (*Supprimé*)
- 89 III. – Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au 1^{er} juillet 2021.
- 90 IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.

Article 1^{er} bis (nouveau)

- ① L'article L. 1241-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Île-de-France Mobilités est assimilé à un groupement de collectivités territoriales au sens et pour l'application des dispositions de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. »

Article 2

- ① I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ③ 2° Au premier alinéa du I de l'article L. 2333-64, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;
- ④ 3° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;
- ⑥ 4° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;
- ⑧ b) Au même premier alinéa, après le mot : « public », sont insérés les mots : « qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, » ;
- ⑨ b bis) (*nouveau*) Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ;
- ⑩ c) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;
- ⑪ d) (*Supprimé*)

- ⑫ *d bis) (nouveau)* Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑬ « Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires définis à l'article L. 2333-65. » ;
- ⑭ *e)* Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;
- ⑮ *f)* À la première phrase du dix-septième alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;
- ⑯ *g)* À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des mobilités » ;
- ⑰ 5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :
- ⑱ *a)* À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;
- ⑲ *b)* À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;
- ⑳ 6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉑ 7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉒ 7° *bis (nouveau)* L'intitulé de la section 1 du chapitre unique du titre III du livre V de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ㉓ 8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

- ②4 9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ;
- ②5 10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 du même code » ;
- ②6 10° *bis (nouveau)* Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ②7 11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :
- ②8 a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes dites multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;
- ②9 a bis) *(nouveau)* La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ;
- ③0 b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot : « échéant, », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;
- ③1 c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ③2 « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;

- ③③ 12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :
- ③④ a) Au premier alinéa et à la première phrase des deuxième et troisième alinéas, les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- ③⑤ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ③⑥ « Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »
- ③⑦ II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du *a* du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

Article 2 bis (nouveau)

- ① I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.
- ② Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa du présent I lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement.
- ③ La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.
- ④ II. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.

- ⑤ III. – Les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes.
- ⑥ IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 3

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :
 - ② 1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les communautés de communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais et du Pays de l'Ozon, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de cet établissement peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;
 - ③ 1° *bis (nouveau)* La définition de la gouvernance de cet établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant ;
 - ④ 2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;
 - ⑤ 3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

- ⑥ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :
- ⑦ 1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé en vertu du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;
- ⑧ 2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public prévue en vertu du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.
- ⑨ III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité au service de l'intermodalité

Section 1

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

① I. – Le code des transports est ainsi modifié :

② 1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

③ « CHAPITRE V

④ « *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité*

⑤ « Section 1

⑥ « *Dispositions générales*

⑦ « *Art. L. 1215-1.* – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II de l'article L. 1111-9 du même code, la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

⑧ « 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public ;

⑨ « 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ou aires ;

⑩ « 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;

⑪ « 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

⑫ « 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

- ⑬ « Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région.
- ⑭ « *Art. L. 1215-1-1 (nouveau).* – Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file mentionné à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité mentionné au dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, et les départements concernés. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire.
- ⑮ « Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés aux 1^o à 3^o de l'article L. 1215-1.
- ⑯ « Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Sa mise en œuvre fait l'objet d'un bilan annuel, présenté aux comités des partenaires mentionnés à l'article L. 1231-5.
- ⑰ « Il fait l'objet d'une évaluation tous les trois ans et, le cas échéant, est révisé. »
- ⑱ 2^o Après l'article L. 1231-4, tel qu'il résulte de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1231-5 ainsi rédigé :
- ⑲ « *Art. L. 1231-5.* – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place, et au moins une fois par an.
- ⑳ « L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1.

- ⑳ « Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité. » ;
- ㉑ 3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :
- ㉒ a) Les mots : « autorités organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;
- ㉓ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ㉔ « Le département peut en être membre. » ;
- ㉕ 4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :
- ㉖ a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;
- ㉗ b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;
- ㉘ 5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ㉙ « Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; »
- ㉚ 6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 5° du présent I, s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la date de publication de la présente loi.
- ㉛ II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ㉜ 1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :
- ㉝ « 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; »
- ㉞ 2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie, », sont insérés les mots : « de la mobilité, ».

Section 2

Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises

Article 5

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;
- ③ 2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ;
- ④ 3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;
- ⑥ 4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑧ b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;
- ⑨ c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ; »
- ⑩ d) Après le mot : « piéton », la fin du quatrième alinéa est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; »
- ⑪ d bis) (*nouveau*) Après le même quatrième alinéa, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :
- ⑫ « 3° bis La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ; »

- ⑬ e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- ⑭ f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label “auto-partage” tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label “auto-partage” » ;
- ⑮ g) Au 8°, après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et de la population » et après les mots : « la localisation des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;
- ⑯ h) Le 9° est ainsi rédigé :
- ⑰ « 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »
- ⑱ i) (*nouveau*) Après le dixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑲ « 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces derniers, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »
- ⑳ 4° bis (*nouveau*) Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2 ainsi rédigés :
- ㉑ « Art. L. 1214-2-1 (*nouveau*). – Le plan de mobilité comprend un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires. Le plan définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.
- ㉒ « Art. L. 1214-2-2 (*nouveau*). – Le plan de mobilité intègre, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;

- ②③ 5° L'article L. 1214-3 est ainsi rédigé :
- ②④ « *Art. L. 1214-3.* – L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité de plus de 100 000 habitants. » ;
- ②⑤ 6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- ②⑥ 7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier et dernier alinéas de l'article L. 1214-7 et à l'article L. 1248-8, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- ②⑦ 7° *bis (nouveau)* L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ②⑧ « Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et couvrant tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;
- ②⑨ 8° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;
- ③⑩ 9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- ③⑪ 10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :
- ③⑫ a) Au début du premier alinéa du I, les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ;
- ③⑬ b) Au début du II, les mots : « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, » sont remplacés par les mots : « Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, » ;
- ③⑭ 11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé :
- ③⑮ « *Art. L. 1214-12.* – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région Île-de-France. » ;

- ③⑥ 12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après le mot : « routier », sont insérés les mots : « , les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;
- ③⑦ 13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :
- ③⑧ a) Au deuxième alinéa, après le mot : « régionaux », sont insérés les mots : « , aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;
- ③⑨ b) Le dernier alinéa est supprimé ;
- ④⑩ 14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④⑪ « Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;
- ④⑫ 15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés :
- ④⑬ « *Art. L. 1214-23-2. – I. –* Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article.
- ④⑭ « II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »
- ④⑮ « *Art. L. 1214-23-3 (nouveau).* – Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou de plusieurs communautés de communes concernées et situées au sein d'un même bassin de mobilité. » ;

- ④⑥ 16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- ④⑦ 17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :
- ④⑧ « *Art. L. 1214-29-1.* – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, et soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3, disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;
- ④⑨ 17° *bis (nouveau)* À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties » sont remplacés par les mots : « est complété » ;
- ④⑩ 18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les mots : « et le Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , Île-de-France Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- ④⑪ 18° *bis (nouveau)* Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé :
- ④⑫ « Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ;
- ④⑬ 18° *ter (nouveau)* À l'article 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au troisième alinéa de l'article L. 1214-32 » ;
- ④⑭ 19° Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi modifié :
- ④⑮ a) La section 4 devient la section 5 ;

⑤6 b) La section 4 est ainsi rétablie :

⑤7 « Section 4

⑤8 « *Dispositions propres aux plans de mobilité rurale*

⑤9 « *Sous-section 1*

⑥0 « *Dispositions générales*

⑥1 « *Art. L. 1214-36-1.* – Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

⑥2 « Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.

⑥3 « Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.

⑥4 « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

⑥5 « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa de cet article et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

⑥6 « Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.

⑥7 « Éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

68 « La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme, peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

69 « *Sous-section 2*

70 « *Dispositions diverses*

71 « *Art. L. 1214-36-2.* – Les dispositions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

72 20° (*Supprimé*)

73 II. – Les 1° à 14° et les 16° à 20° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

74 Les articles du code des transports dans leur rédaction résultant des dispositions des 1° à 14° ainsi que des 16° à 20° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports.

75 III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

76 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et de développement des transports » sont remplacés par les mots : « , de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises » ;

77 2° Au 7° du I de l'article L. 4251-5, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité ».

78 IV. – Le deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du 1° du III du présent article, entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de cette même date, sauf si le conseil régional, à l'issue de la délibération prévue à l'article L. 4251-10 du code général des collectivités territoriales, décide le maintien du schéma en vigueur avant ce renouvellement général.

- 79 V. – Le code de l’urbanisme est ainsi modifié :
- 80 1° Au dernier alinéa de l’article L. 123-1, après le mot : « industrielles, », il est inséré le mot : « logistiques, » ;
- 81 1° *bis (nouveau)* Au 3° de l’article L. 131-4, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;
- 82 2° L’article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 83 « Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d’équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d’assurer cet objectif. » ;
- 84 3° *(nouveau)* Au premier alinéa de l’article L. 151-47, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité ».
- 85 VI. – Le 1° du V du présent article entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région d’Île-de-France.
- 86 VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l’urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.
- 87 VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l’environnement est ainsi rédigée :
- 88 « *Section 3*
- 89 « *Plans de mobilité*
- 90 « *Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »*
- 91 IX. – Les VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

CHAPITRE III

Mobilité solidaire

Article 6

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 1215-1, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, il est inséré un article L. 1215-2 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 1215-2.* – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. » ;
- ④ 2° Le I des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :
- ⑤ « 6° Des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;
- ⑥ 3° Le I de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :
- ⑦ « 6° Des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;
- ⑧ 4° Après l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1241-1-1 ainsi rédigé :
- ⑨ « *Art. L. 1241-1-1.* – Île-de-France Mobilités, les départements de la région Île-de-France et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. »

Article 7

- ① I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »
- ⑤ II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »
- ⑦ III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

- ① I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ③ 2° Est ajouté un II ainsi rédigé :
- ④ « II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :
- ⑤ « 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;

- ⑥ « 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »
- ⑦ II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L.1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »
- ⑨ III. – A. Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et les mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités ».
- ⑩ B. À l'article L. 1811-5 du code des transports, les mots : « autorité organisatrice de transports unique » sont remplacés par les mots : « autorité organisatrice unique de la mobilité ».
- ⑪ IV. – Au premier alinéa de l'article L. 1811-3 du code des transports, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.
- ⑫ V. – À l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.
- ⑬ VI. – À l'article L. 1831-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».
- ⑭ VII. – Au premier alinéa de l'article L. 1841-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

⑮ VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

⑯ 1° Après l'article L. 1851-1, il est inséré un article L. 1851-1-1 ainsi rédigé :

⑰ « *Art. L. 1851-1-1.* – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de cette collectivité. » ;

⑱ 2° Il est ajouté un article L. 1851-5 ainsi rédigé :

⑲ « *Art. L. 1851-5.* – 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, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

⑳ IX et X. – (*Supprimés*)

TITRE II

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

CHAPITRE I^{ER}

Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9

① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;

- ③ 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend l'article L. 1115-1 ;
- ④ 3° Le même article L. 1115-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du 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 :
- ⑥ « 1° Les définitions de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens de ce règlement sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;
- ⑦ « 2° (*Supprimé*)
- ⑧ « 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7, 8 et 14 de l'article 2 du même règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration ;
- ⑨ « 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ;
- ⑩ « 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;

- ⑪ « 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, des cycles et des engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution du service. » ;
- ⑫ 4° Sont ajoutés des articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :
- ⑬ « *Art. L. 1115-2.* – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du 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. Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole.
- ⑭ « À ce titre, ces autorités s'assurent de la fourniture des données au point d'accès national mentionné à l'article 3 du même règlement. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ledit règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.
- ⑮ « Les dispositions du présent article sont applicables à la métropole de Lyon et, sur le territoire de la région Île-de-France, à l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code.
- ⑯ « *Art. L. 1115-3.* – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du 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, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement, lorsque la transmission des données à cet utilisateur sollicite significativement le service de fourniture des données, selon des critères définis par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

- ⑰ « *Art. L. 1115-4. – I. –* Pour l'application de l'article 9 du 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, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée de contrôler le respect des exigences prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement, tels que précisés par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.
- ⑱ « Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au *b* du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, tel que précisé par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3, est effectué par l'Autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente.
- ⑲ « L'Autorité peut demander aux autorités organisatrices de la mobilité, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.
- ⑳ « L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.
- ㉑ « II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur le contrôle de la conformité aux exigences définies par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du I.
- ㉒ « III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »
- ㉓ II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ㉔ 1° A (*nouveau*). – Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :
- ㉕ « *Art. L. 1262-4 (nouveau)*. – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du présent code » ;

- ②6 1° Le chapitre III est ainsi modifié :
- ②7 a) L'intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;
- ②8 b) L'article L. 1263-4 est ainsi rédigé :
- ②9 « *Art. L. 1263-4.* – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du 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, et les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 du même règlement, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.
- ③0 « La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.
- ③1 « En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.
- ③2 « Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que co-contractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;

③③ c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

③④ « Section 5

③⑤ « *Dispositions d'application*

③⑥ « Art. L. 1263-5. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ;

③⑦ 2° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :

③⑧ a) (*nouveau*) Au 1°, après le mot : « sections », les références : « 2 et 3 » sont remplacées par les références : « 2, 3 et 4 » ;

③⑨ b) (*nouveau*) Il est ajouté un 10° ainsi rédigé :

④⑩ « 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du 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, et des articles L. 1115-1, L. 1115-3 et L. 1115-4 du présent code, par une autorité organisatrice de la mobilité, un opérateur de transport, un gestionnaire d'infrastructure, un fournisseur de services de transport à la demande ou un fournisseur de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. »

④⑪ III. – La fourniture, par l'intermédiaire du point d'accès national, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (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, avant le 1^{er} décembre 2021.

④⑫ IV (*nouveau*). – Le troisième alinéa de l'article L. 3121-11-1 du code des transports est ainsi rédigé :

④⑬ « Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné à l'article L. 3121-1 transmet au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. Cette obligation peut être satisfaite par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. »

- ④ V (*nouveau*). – Le IV entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

Article 10

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 2 ainsi rédigée :

- ② « Section 2

- ③ « *Collecte et mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite*

- ④ « Art. L. 1115-5. – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (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, collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de l'article L. 1115-1 du présent code.

- ⑤ « Ces données sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

- ⑥ « Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (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, rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de l'article L. 1115-1.

- ⑦ II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l’article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée :
« Elle détaille l’accessibilité, par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de deux-cents mètres autour des points d’arrêt prioritaires au sens de l’article L. 1112-1 du code des transports. »
- ⑧ III. – L’article L. 111-7-12 du code de la construction et de l’habitation est ainsi rétabli :
- ⑨ « *Art. L. 111-7-12.* – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d’établissements recevant du public ou d’installations ouvertes au public rendent accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement (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, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports, l’identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés à l’entrée de leurs établissements ou sur leurs installations. »
- ⑩ IV. – La collecte et la fourniture des données prévues au I et au III du présent article sont effectuées avant le 1^{er} décembre 2021.

Section 2

Services d’information et de billettique multimodales

Article 11

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ② « *Section 3*
- ③ « *Services locaux d’information et de billettique multimodales*
- ④ « *Art. L. 1115-7.* – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l’existence de services d’information, à l’intention des usagers, sur l’ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

- ⑤ « *Art. L. 1115-8.* – Lorsqu’un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l’usager, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d’induire l’usager en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l’identité de l’usager ou à une considération commerciale.
- ⑥ « Lorsque les autorités organisatrices de la mobilité fournissent un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de plusieurs services de transport ou de stationnement, les fournisseurs de services de transport et de stationnement opérant sur leur territoire leur octroient, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation. Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.
- ⑦ « Un décret en Conseil d’État précise les conditions d’application du présent article. »
- ⑧ II. – L’article L. 1115-7 du code des transports, tel qu’il résulte du I du présent article, entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

- ① Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d’ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d’adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu, et de circulation pré-définies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

- ② Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.
- ③ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

(Supprimé)

Article 13 bis (nouveau)

- ① Des données relatives à la connaissance de l'environnement de conduite d'un véhicule à moteur au sens de l'article R. 311-1 du code de la route équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule produites, pendant la circulation dudit véhicule sur la voie publique, par les systèmes intégrés à ce véhicule ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord aux fins de ce déplacement, à l'exclusion des données qui caractérisent le comportement de conduite du conducteur, sont rendues accessibles, dans un cadre contractuel, par le constructeur automobile ou son représentant en France, ou par le fournisseur de services d'aide à la conduite ou de navigation, ou son représentant en France pour les finalités et les destinataires suivants :
- ② 1° Pour les finalités relatives à la connaissance du trafic routier : aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité ;
- ③ 2° Pour les finalités relatives à la connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement : aux gestionnaires d'infrastructures routières.
- ④ Les conditions de mise à disposition de ces données sont compatibles avec les exigences de la gestion du trafic routier, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières et de la préservation de la sécurité routière, notamment en matière de délais de mise à disposition.
- ⑤ Les informations mises à disposition ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la préservation de la sécurité routière.
- ⑥ Seules les personnes mentionnées aux 1° et 2° ou leurs sous-traitants sont autorisées à traiter les données ainsi rendues accessibles.

- ⑦ Ces personnes peuvent donner accès à ces données aux établissements publics exerçant un service public de recherche qui en formulent la demande dans le cadre d'un projet de recherche dont les résultats sont rendus publics.
- ⑧ Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les données rendues accessibles aux différentes catégories de destinataires, et fixe les modalités de mise en œuvre du traitement pour les finalités mentionnées au présent article.
- ⑨ Les conditions financières d'accès à ces données sont définies par décret. Elles respectent le principe d'une contribution dans la limite des coûts de mise à disposition et, le cas échéant, du coût d'enrichissement des données spécifique à l'usage pour les finalités et les personnes mentionnées aux 1° et 2°.
- ⑩ Pour l'application du présent article, les traitements mentionnés à l'article 9 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés sont autorisés.

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, relative au covoiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses.
- ② L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et définit les modalités de leur évaluation. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Section 3

Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

Article 15

- ① I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le signe distinctif délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un signe distinctif. » ;
- ③ 2° Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑤ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑥ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑦ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑧ *I bis (nouveau)*. – Le second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le label délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un label. »

- ⑨ II. – Le I de l’article L. 1241-1 du code des transports, tel qu’il résulte du 13° du I de l’article 1^{er} de la présente loi, est complété par cinq alinéas ainsi rédigés :
- ⑩ « En cas d’inexistence, d’insuffisance ou d’inadaptation de l’offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d’autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable ses conditions d’attribution.
- ⑪ « Il peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l’intermédiaire d’une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑫ « Pour le passager, l’allocation perçue ne peut excéder les frais qu’il engage, tels que définis à l’article L. 3132-1.
- ⑬ « Pour le conducteur, l’allocation perçue vient en déduction des frais qu’il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑭ « L’allocation ne peut couvrir l’ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑮ III. – Au 3° de l’article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d’un label "autopartage" ou aux véhicules bénéficiant d’un signe distinctif de covoiturage. »
- ⑯ IV. – L’article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑰ « 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d’occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leur niveau d’émission de polluants atmosphériques. Les modalités d’application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d’État. »

Article 15 bis (nouveau)

La seconde phrase du sixième alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complétée par les mots : « , les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ».

Article 16

- ① Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 130-9-1. – I. –* Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales, par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie ou, à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris, afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.
- ③ « Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ④ « II. – À la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Les données issues de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au même I du présent article. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

- ⑤ « III. – Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés aux I et II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du présent code, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du présent code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.
- ⑥ « Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.
- ⑦ « Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.
- ⑧ « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.
- ⑨ « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une voie de circulation a été réservée dans les conditions mentionnées au I du présent article et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements mis en œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.
- ⑩ « Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

- ⑪ « IV. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »
- ⑫ « V (*nouveau*). – La mise en place des dispositifs mentionnés aux I et II est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

Article 17

- ① I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »
- ⑤ *I bis (nouveau)*. – Au titre III du livre II de la troisième partie du même code, il est inséré un chapitre unique ainsi rédigé :
- ⑥ « *CHAPITRE UNIQUE*
- ⑦ « *Co-transportage de colis*
(*Division et intitulé nouveaux*)
- ⑧ « *Art. L. 3231-1 (nouveau)*. – Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte.
- ⑨ « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux, et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

- ⑩ « L'activité de co-transportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.
- ⑪ « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage de frais pour l'exercice de l'activité de co-transportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises. Ce plafond ainsi que la nature des frais pris en considération sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports. »
- ⑫ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.
- ⑬ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 18

- ① La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1231-17. – I. –* Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.
- ③ « II. – L'autorisation d'exploiter mentionnée au I peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :
- ④ « 1° Le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que les conditions de déploiement de ces véhicules ou engins ;

- ⑤ « 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;
- ⑥ « 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;
- ⑦ « 4° Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;
- ⑧ « 5° L'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité ;
- ⑨ « 6° Le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur, pour chaque véhicule ou engin.
- ⑩ « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au I.
- ⑪ « III. – En cas de non-respect des prescriptions définies dans l'autorisation d'exploiter, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 €.
- ⑫ « IV. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 19

- ① I. – À l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après le mot : « aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ② II. – À l'article L. 3120-2-2 du code des transports, après la référence : « L. 3120-1 », sont insérés les mots : «, à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ③ III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ④ 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

- ⑤ 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;
- ⑥ 3° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée :
- ⑦ « Section 2
- ⑧ « *Les cycles à pédalage assisté*
- ⑨ « Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :
- ⑩ « 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;
- ⑪ « 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;
- ⑫ « 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;
- ⑬ « Art. L. 3123-2-1 (nouveau). – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article L. 3123-1.
- ⑭ « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale. » ;
- ⑮ 4° Est ajoutée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » qui comprend l'article L. 3123-3.

Article 20

- ① Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :
- ③ « À ce titre, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment :
- ④ « 1° Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme ;
- ⑤ « 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation de services ;
- ⑥ « 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;
- ⑦ « 4° Les mesures visant notamment :
- ⑧ « a) À améliorer les conditions de travail ;
- ⑨ « b) À prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;
- ⑩ « 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑪ « 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑫ « 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;

- ⑬ « 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.
- ⑭ « La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.
- ⑮ « L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.
- ⑯ « L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;
- ⑰ 2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑱ « Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.
- ⑲ « Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;
- ⑳ 3° L'article L. 7342-4 est ainsi rédigé :
- ㉑ « *Art. L. 7342-4.* – L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

TITRE III

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

CHAPITRE I^{ER}

Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

Article 21

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

Article 21 bis (nouveau)

- ① La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 118-5-1 (nouveau).* – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.
- ③ « Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, et devront avoir été mises en œuvre au plus tard dix ans à compter de la promulgation de la présente loi n° du d'orientation des mobilités. »

Article 22

- ① I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé :
- ② « *TITRE VII*

③ « **MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ**

④ « *CHAPITRE I^{ER}*

⑤ «*Mobilités actives*

⑥ « *Section 1*

⑦ « *Dispositions générales*

⑧ « *Art. L. 1271-1.* – Les mobilités actives sont l’ensemble des modes de déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l’objectif assigné au système des mobilités défini à l’article L. 1111-1.

⑨ « *Section 2*

⑩ « *Identification des cycles*

⑪ « *Art. L. 1271-2.* – Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l’objet d’une identification, à compter du 1^{er} juillet 2020 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d’occasion.

⑫ « *Art. L. 1271-3.* – Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés qui fait l’objet d’un traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l’informatique, aux fichiers et aux libertés.

⑬ « *Art. L. 1271-4.* – Un décret en Conseil d’État détermine les modalités d’application de la présente section, notamment les obligations faites au vendeur et, en cas de cession d’un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci. Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l’État qui en financent la mise en œuvre. Il précise également la durée de conservation et les conditions de mise à jour des données enregistrées et les catégories de destinataires de ces données.

- ⑭ « CHAPITRE II
- ⑮ « *Intermodalité*
- ⑯ « Section 1
- ⑰ « *Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares*
- ⑱ « Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par les articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.
- ⑲ « Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.
- ⑳ « La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.
- ㉑ « Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.
- ㉒ « Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

- ②③ « *Art. L. 1272-4.* – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l’article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l’installation de stationnements sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l’autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver un emplacement de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l’exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes. La réalisation de ces équipements fait l’objet d’une convention.

②④ « *Section 2*

②⑤ « *Transport de vélos dans les trains*
(*Division et intitulé nouveaux*)

- ②⑥ « *Art. L. 1272-5 (nouveau).* – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l’État et à ses établissements publics ainsi qu’aux réseaux d’Île-de-France et de Corse, à l’exception des services urbains, prévoient au minimum huit emplacements destinés au transport des vélos non démontés. »

②⑦ II. – À compter du 1^{er} janvier 2020 :

- ②⑧ 1° Aux articles L. 1272-2 et L. 1272-4 du code des transports, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l’article L. 2111-9 » ;

- ②⑨ 2° À l’article L. 1272-3 du même code, après le mot : « concernées, », sont insérés les mots : « ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l’article L. 2111-9-3 ».

③⑩ III. – L’article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.

③⑪ IV. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :

- ③⑫ 1° À la fin du premier alinéa de l’article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;

- ③⑬ 2° À la première phrase du sixième alinéa de l’article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;

- ③④ 3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par l'article L. 111-5-2 qui devient l'article L. 111-3-10 et par les L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 1° et 2° du présent IV, qui deviennent respectivement les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;
- ③⑤ 4° Le 5° de l'article L. 161-3 est ainsi rédigé :
- ③⑥ « 5° Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :
- ③⑦ « “Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2020.” »
- ③⑧ V (*nouveau*). – À l'article L. 151-30 et au cinquième alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».

Article 22 bis (*nouveau*)

- ① I. – Après la section 1 *bis* du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *ter* ainsi rédigée :
- ② « *Section 1 ter*
- ③ « ***Schéma national des véloroutes et voies vertes***
(*Division et intitulé nouveaux*)
- ④ « *Art. L. 1212-3-4. (nouveau)* – Le schéma national des véloroutes et voies vertes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes et voies vertes sur le territoire national.
- ⑤ « Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans.
- ⑥ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'applications du présent article. »
- ⑦ II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Au 4° *bis* de l'article L. 4211-1, les mots : « et des axes routiers » sont remplacés par les mots : «, des axes routiers et des itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports » ;

- ⑨ 2° Au troisième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports ».
- ⑩ III. – Les dispositions de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Article 22 *ter* (nouveau)

Au premier alinéa de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, après les mots : « réalisations ou des rénovations des voies urbaines », sont insérés les mots : « et interurbaines ».

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

- ① I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ③ « *Section 3*
- ④ « *Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides*
- ⑤ « *Art. L. 334-4. – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1 n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service.* » ;

- ⑥ 1° *bis (nouveau)* Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par une section 3 ainsi rédigée :

⑦ « Section 3
⑧ « *Dispositions particulières*

- ⑨ « *Art. L. 443-13.* – Les stations d’avitaillement de véhicules de transport terrestre ainsi que de flottes fluviales et maritimes en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé qui s’approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d’un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l’autorisation de fourniture prévue à l’article L. 443-1 n’exercent pas une activité de fourniture de gaz au sens du même article L. 443-1 mais une activité de prestation de service. » ;

- ⑩ 2° (*Supprimé*)

- ⑪ *I bis (nouveau).* – Par dérogation à l’avant-dernier alinéa du 3° de l’article L. 341-2 du code de l’énergie, pour les demandes de raccordement adressées au gestionnaire de réseau concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d’électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l’autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l’énergie, en fonction des caractéristiques de l’infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes.

- ⑫ II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l’habitation est complétée par des articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

- ⑬ « *Art. L. 111-3-3.* – Pour l’application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d’un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques nécessaires à l’installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

- ⑭ « *Art. L. 111-3-4.* – I. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou qui jouxtent de tels bâtiments :

- ⑮ « 1° Au moins un emplacement sur cinq est pré-équipé et 2 % de ces emplacements, avec un minimum d’un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;

- ⑯ « 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- ⑰ « Il en est de même :
- ⑱ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ⑲ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.
- ⑳ « II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés et l'équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité.
- ㉑ « Il en est de même :
- ㉒ « 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ㉓ « 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.
- ㉔ « III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :
- ㉕ « 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;
- ㉖ « 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.

- ②7 « IV. – Pour l’application des dispositions des I à III :
- ②8 « 1° Une rénovation est qualifiée d’importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;
- ②9 « 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s’il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;
- ③0 « 3° Un décret en Conseil d’État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d’alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.
- ③1 « *Art. L. 111-3-5.* – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d’au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l’accès aux personnes à mobilité réduite.
- ③2 « Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.
- ③3 « *Art. L. 111-3-6.* – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :
- ③4 « 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;
- ③5 « 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises.
- ③6 « *Art. L. 111-3-7.* – Pour l’application du *b* du paragraphe 6 de l’article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l’énergie mentionnées au I de l’article L. 141-5, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article L. 141-5, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l’énergie mentionnée au même IV. »

- ③7 III. – L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.
- ③8 III *bis* (nouveau). – A. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ③9 1° Le III de l'article L. 111-3-10, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé :
- ④0 « III. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;
- ④1 2° Au début du premier alinéa de l'article L. 111-3-12, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ;
- ④2 3° L'article L. 111-3-11, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi modifié :
- ④3 a) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;
- ④4 b) L'avant-dernier alinéa est supprimé.
- ④5 B. – Les 1° et 2° du A du présent III *bis* entrent à vigueur à compter du 11 mars 2021.
- ④6 IV. – (*Supprimé*)

Article 23 bis (nouveau)

Le 5° de l'article L. 322-8 du code de l'énergie 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 ».

Article 24

- ① I. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :
- ② 1° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés :
- ③ « *Art. L. 111-3-8.* – Le propriétaire d’un immeuble doté d’un parc de stationnement d’accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s’opposer sans motif sérieux et légitime à l’équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations, à la demande d’un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.
- ④ « Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de tels équipements ou la décision prise par le propriétaire d’installer de tels équipements dans un délai raisonnable.
- ⑤ « Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu’ils sont occupants, se prévaloir du présent article.
- ⑥ « Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article.
- ⑦ « *Art. L. 111-3-9.* – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d’installation, de gestion et d’entretien des équipements d’un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.
- ⑧ « Un décret en Conseil d’État fixe les conditions d’application du présent article. » ;
- ⑨ 2° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est abrogée.
- ⑩ II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :
- ⑪ 1° Le *i* du II de l’article 24 est ainsi rédigé :
- ⑫ « *i*) La décision d’équiper les emplacements de stationnement d’accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. » ;

- ⑬ 2° À l'article 24-5, le mot : « intérieures » est supprimé et après les deux occurrences du mots : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables » ;
- ⑭ 3° (*nouveau*) Au j de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé et après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ».
- ⑮ III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités, aux assemblées générales convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

- ① I A (*nouveau*). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus. » ;
- ④ 2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au début, est créée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz » qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1 tels qu'ils résultent des *b* et *c* du présent 2° ;
- ⑥ b) À l'article L. 446-1, les mots : « prévue au » sont remplacés par les mots : « prévue à la section 2 du » ;
- ⑦ c) Après l'article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « Art. L. 446-1-1. – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque :
- ⑨ « 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ;
- ⑩ « 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié ;
- ⑪ « 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ;

⑫ d) Avant l'article L. 446-2, est insérée une section 2 intitulée : « L'obligation d'achat » qui comprend les articles L. 446-2 à L. 446-5 et l'article L. 446-6 tel qu'il résulte du e du présent 2° ;

⑬ e) Sont ajoutés un article L. 446-6 et une section 3 ainsi rédigés :

⑭ « Art. L. 446-6. – Les installations pour lesquelles une demande de contrat d'achat a été faite en application des articles L. 446-2 et L. 446-5 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat d'achat. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

⑮ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.

⑯ « Section 3

⑰ « **Le complément de rémunération**

⑱ « Art. L. 446-7. – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :

⑲ « 1° Les installations qui produisent du biogaz par la méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle ;

⑳ « 2° Les installations de stockage de déchets non dangereux qui produisent du biogaz à partir de déchets ménagers et assimilés sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle.

㉑ « Art. L. 446-8. – Les installations qui bénéficient ou ont bénéficié d'un contrat d'achat au titre des articles L. 314-1, L. 446-2 ou L. 446-5 ou d'un contrat offrant un complément de rémunération au titre de l'article L. 314-18 ne peuvent bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7.

- ② « *Art. L. 446-9.* – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :
- ③ « 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;
- ④ « 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;
- ⑤ « 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.
- ⑥ « Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de l'installation et des aides financières ou fiscales, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le bénéfice du complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.
- ⑦ « Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.
- ⑧ « *Art. L. 446-10.* – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.
- ⑨ « *Art. L. 446-11.* – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.
- ⑩ « *Art. L. 446-12.* – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.
- ⑪ « *Art. L. 446-13.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

- ③② « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.
- ③③ « *Art. L. 446-14.* – I. – Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.
- ③④ « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- ③⑤ « III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II du présent article sont établies au cas par cas et peuvent être modifiées au cours de la vie du contrat par la Commission de régulation de l'énergie afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe et peut modifier les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission.
- ③⑥ « *Art. L. 446-15.* – I. – Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, et lorsque les conditions concurrentielles sont jugées satisfaisantes par la Commission de régulation de l'énergie, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

- ③7 « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- ③8 « III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants :
- ③9 « 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ;
- ④0 « 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ;
- ④1 « 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ;
- ④2 « 4° L'efficacité énergétique ;
- ④3 « 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de programmation pluriannuelle de l'énergie et la protection de l'environnement ;
- ④4 « 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;
- ④5 « 7° Dans une mesure limitée, à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet d'injection de biogaz ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, qu'elles soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.
- ④6 « *Art. L. 446-16.* – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.
- ④7 « *Art. L. 446-17.* – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

- ④⑧ I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④⑨ « Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport lorsque c'est économiquement pertinent, dans des conditions définies par délibération de la Commission de régulation de l'énergie. »
- ⑤⑩ II. – (*Supprimé*)

Article 25 bis (nouveau)

- ① L'article L. 221-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Conformément aux objectifs fixés aux 2° et 3° de l'article L. 100-4, les économies d'énergie mentionnées au présent article visent à réduire la consommation énergétique finale ainsi que la consommation énergétique primaire des énergies fossiles. Ces économies d'énergie sont réalisées dans les secteurs résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports ou des réseaux. Elles peuvent notamment consister, dans le secteur des transports, en la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ou de ravitaillement de véhicules en gaz ou en hydrogène, l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions, le remplacement de véhicules par des véhicules à faibles et très faibles émissions ou la conversion de véhicules en véhicules à faibles et très faibles émissions ainsi qu'en la création, l'entretien ou l'exploitation de services de transport collectifs de voyageurs utilisant des véhicules à faibles et très faibles émissions. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion

Article 26

- ① I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3261-3-1.* – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret.
- ③ II. – À la fin du *b* du 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 200€ au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».
- ④ III. – Au *e* du 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue » sont remplacés par les mots : « les limites prévues ».
- ⑤ IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.
- ⑥ V (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État ou pour les organismes de sécurité sociale du I et du II du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 27

- ① I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
- ② « 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.
- ③ « Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, sur tout ou partie du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.
- ④ « Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.
- ⑤ « Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :
- ⑥ « a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;
- ⑦ « b) De deux ans pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ».

- ⑧ II. – Le *d* du 5° du II de l’article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d’action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 ».
- ⑨ III. – Le III de l’article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ⑩ 1° La première phrase est complétée par les mots : « , ainsi qu’avec le plan d’action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 » ;
- ⑪ 2° Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d’action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l’étude portant sur la mise en place d’une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnée au deuxième alinéa du 3° du II du même article L. 229-26. » ;
- ⑫ 3° À la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Le plan climat-air-énergie territorial ».

Article 28

- ① I. – L’article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le I est ainsi modifié :
- ④ a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions peuvent être créées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;
- ⑤ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « L’instauration d’une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l’air mentionnées à l’article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l’établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. » ;

- ⑦ 2° bis (nouveau) Le II est ainsi modifié :
- ⑧ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑨ – aux première et deuxième phrases, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑩ – à la dernière phrase, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » ;
- ⑪ b) Au deuxième alinéa, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑫ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑬ a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « , est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;
- ⑭ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑮ c) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑯ « Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.
- ⑰ « L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.
- ⑱ « Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu par au 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée par le deuxième alinéa du même 3°. » ;
- ⑲ 4° (nouveau) Au V, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions ».

- ⑳ II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :
- ㉑ « Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.
- ㉒ « II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.
- ㉓ « Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.
- ㉔ « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- ㉕ « 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;
- ㉖ « 2° (*Supprimé*)
- ㉗ « 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.
- ㉘ « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés.
- ㉙ « La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° et 2° du présent II.
- ㉚ « III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

- ① « Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du même code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.
- ② « Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.
- ③ « Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.
- ④ « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.
- ⑤ « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.
- ⑥ « Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

- ③⑦ « IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l’État à la demande d’une collectivité territoriale ou d’un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l’État et la collectivité ou l’établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l’établissement à son financement.
- ③⑧ « V (*nouveau*). – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II ont été mis en place à l’initiative d’une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l’article L. 2213-4-1.
- ③⑨ « VI (*nouveau*). – La mise en place des dispositifs de contrôle prévus par le présent article est précédée par une campagne d’information locale d’une durée minimale d’un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle.

Article 28 bis (*nouveau*)

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

Article 28 ter (*nouveau*)

- ① La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l’environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 571-10-2 (nouveau)*. – L’évaluation et la mesure des nuisances sonores entraînées par les transports ferroviaires prennent en compte des critères de fréquence, mais également des critères différenciés selon l’intensité des nuisances concernées, à tout moment de la journée ou de la nuit.
- ③ « Un décret en Conseil d’État précise les modalités techniques de mesure des nuisances sonores des transports ferroviaires, selon les critères cités à l’alinéa précédent. »

CHAPITRE IV

Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ② 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;
- ③ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.
- ⑤ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ⑥ 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;
- ⑦ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.
- ⑧ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

- ⑨ III. – Au premier alinéa de l’article L. 130-6 du code de la route, après la référence : « L. 317-4-1, », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

TITRE IV

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

(Division et intitulé supprimés)

Article 30

(Supprimé)

TITRE V

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l’article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;
- ③ 2° *(Supprimé)*
- ④ 3° Le premier alinéa de l’article L. 211-1 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;
- ⑥ b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;
- ⑦ c) *(nouveau)* Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l’infraction et de la personnalité de son auteur. » ;

- ⑧ 4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :
- ⑨ « Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :
- ⑩ « 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;
- ⑪ « 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1° du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1°. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;
- ⑫ « 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- ⑬ « 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- ⑭ « 5° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/ h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- ⑮ « 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- ⑯ « 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- ⑰ « II. – Les dispositions du I, hors les cas prévus aux 5°, 6° et 7° du même I, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

- ⑱ « III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5° et 7° du I du présent article. » ;
- ⑲ 5° L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :
- ⑳ « Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :
- ㉑ « 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;
- ㉒ « 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- ㉓ « 3° Le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/ h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- ㉔ « 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- ㉕ « 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

- ②⑥ « II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.
- ②⑦ « III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;
- ②⑧ 6° À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;
- ②⑨ 7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- ③⑩ 8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié :
- ③⑪ a) (*nouveau*) Après les mots : « état d'ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;
- ③⑫ b) (*nouveau*) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- ③⑬ 9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- ③⑭ 10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :
- ③⑮ a) (*Supprimé*)
- ③⑯ b) Au 6°, après le mot : « conduire, », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- ③⑰ 11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- ③⑱ « 8° (*nouveau*) La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

- ③⑨ 12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés :
- ④⑩ « 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ; »
- ④⑪ « 8° (*nouveau*) L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;
- ④⑫ 13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié :
- ④⑬ a) (*nouveau*) À la fin, les mots : « avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. » ;
- ④⑭ b) (*nouveau*) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ;
- ④⑮ 14° L'article L. 234-14 est abrogé ;
- ④⑯ 15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;
- ④⑰ 16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- ④⑱ « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

- ④ 17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :
- ⑥ « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :
- ⑦ « 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;
- ⑧ « 2° à 5° (*Supprimés*)
- ⑨ « 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.
- ⑩ « Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.
- ⑪ b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- ⑫ c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I du présent article » ;
- ⑬ d) Au quatrième alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au II » ;
- ⑭ e) (*nouveau*) Au même quatrième alinéa, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;
- ⑮ 18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :
- ⑯ « 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

62 « 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communication d'information est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie d'utilisé. » ;

63 19° (*Supprimé*)

64 20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

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

66

« DISPOSITIONS APPLICABLES	DANS LEUR RÉDACTION
L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités . »

67 II. – L'article L. 511-13 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :

68 « 6° Des articles 321-7 et 321-8 du code pénal. »

69 III. – Le deuxième alinéa de l'article 712-2 du code pénal est complété par les mots : « " ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique " ».

70 IV. – (*Supprimé*)

- ⑦① V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :
- ⑦② 1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;
- ⑦③ 2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;
- ⑦④ 3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.
- ⑦⑤ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

Article 32

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

- ④ « Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques, les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au premier alinéa ainsi que les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes sont fixées par décret en Conseil d'État. »

Article 32 bis (nouveau)

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de l'auteur de l'infraction d'obtempérer est puni de la même peine que celle prévue au troisième alinéa du présent article. »

Article 33

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

- ⑩ « La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.
- ⑪ « La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.
- ⑫ « L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.
- ⑬ « La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.
- ⑭ « Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.
- ⑮ « Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.
- ⑯ « Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »
- ⑰ II. – Les huitième et neuvième alinéas de l'article L. 2251-1-2 du même code, tels qu'ils résultent de la rédaction du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Article 33 bis (nouveau)

- ① Après l'article L. 1115-3 du code des transports tel qu'il résulte de l'article 9 de la présente loi, il est inséré un article L. 1115-3-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1115-3-1 (nouveau).* – Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend gratuitement accessibles et librement réutilisables les données relatives à la localisation des passages à niveau situés sur son réseau. Ces données, mises à jour, sont fournies dans un format normalisé, par l'intermédiaire du point d'accès national aux données mentionné à l'article 3 du 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.
- ③ « Les fournisseurs de services d'information sur la circulation fournissent aux usagers de la route les informations relatives à la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

Article 33 ter (nouveau)

- ① Le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section 5 ainsi rédigée :
- ② « *Section 5*
- ③ « ***Détection des passages à niveau***
(Division et intitulé nouveaux)
- ④ « *Art. L. 3117-1. (nouveau)* – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

Article 33 quater (nouveau)

- ① L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts au trafic automobile situés à l'intersection du réseau dont il a la charge et du réseau ferré national. Ce diagnostic fait l'objet d'une publication. »

Article 34

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;
- ③ 2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

CHAPITRE II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35

- ① I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° (*nouveau*) La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 5312-14-1. – I. –* Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.
- ④ « Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

- ⑤ « Sans préjudice du quatrième alinéa de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, la convention peut également prévoir qu'à son échéance et dans des conditions qu'elle définit, le grand port maritime indemnise le cocontractant pour les ouvrages, constructions, et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par la convention et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.
- ⑥ « II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre premier du titre III de son livre premier, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique. » ;
- ⑦ 2° (*nouveau*) À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;
- ⑧ 3° (*nouveau*) Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « 5° *bis* Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l'article L. 5312-2. »
- ⑩ 4° (*nouveau*) Après le onzième alinéa de l'article L. 5312-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « – la décision du grand port maritime de recourir à une procédure de passation de contrat de concession prévue au II de l'article L. 5312-14-1 ; ».
- ⑫ II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :
- ⑬ 1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;
- ⑭ 2° La dernière phrase est supprimée.

Article 36

- ① I. – L’ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.
- ② II. – Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d’ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :
 - ③ 1° D’apporter à l’ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe les modifications nécessaires à la transformation de l’établissement public qu’elle crée en un établissement public local doté d’un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l’État et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l’équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;
 - ④ 2° De définir les relations entre l’établissement public local mentionné au 1° du présent II et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d’intérêt général qu’ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d’ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;
 - ⑤ 3° D’adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d’expropriation afin de faciliter la réalisation de l’infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l’établissement mentionné au même 1° l’exercice des pouvoirs dévolus à l’État pour la répression des atteintes à l’intégrité du domaine public fluvial qu’il gère.
- ⑥ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l’ordonnance mentionnée au premier alinéa du II.

Article 37

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;
- ③ 2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1 avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;
- ④ 3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres en supprimant, sauf pour les navires de transport de passagers, la limitation de durée des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, et en permettant que soient mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites ;
- ⑤ 4° Prendre les mesures nécessaires :
- ⑥ a) À l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;
- ⑦ b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

- ⑧ c) À l'application de la résolution MEPC.265⁽⁶⁸⁾ du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;
- ⑨ d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;
- ⑩ e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;
- ⑪ f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;

- ⑫ 5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent ;
- ⑬ 6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées, et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code ;
- ⑭ 7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;
- ⑮ 8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :
- ⑯ a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;
- ⑰ b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;
- ⑱ c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- ⑲ d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;
- ⑳ e) D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;

- ⑳ *f)* D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- ㉑ *g)* De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- ㉒ 9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :
- ㉓ *a)* D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;
- ㉔ *b)* D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;
- ㉕ *c)* De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;
- ㉖ 10° Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du même code ;
- ㉗ 11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;
- ㉘ 12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.
- ㉙ II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ㉚ III (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées au 2° et au 10° du même I sont prises dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi.

- ③② IV (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées au 3° et au 6° du même I sont prises dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③③ V (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 4°, 5°, 7° à 9°, 11° et 12° du même I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- ③④ VI (*nouveau*). – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.
- ③⑤ VII (*nouveau*). – Le code des transports est ainsi modifié :
- ③⑥ 1° Au III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;
- ③⑦ 2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :
- ③⑧ « Art. L. 5523-1. – Les infractions définies par la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. »
- ③⑨ VIII (*nouveau*). – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent.
- ④⑩ Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect de conditions permettant d'assurer la sécurité des personnes, des biens et la préservation de l'environnement.
- ④⑪ Les conditions de cette expérimentation sont fixées par voie réglementaire.
- ④⑫ Au plus tard trois mois avant son terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de cette expérimentation.

Article 37 bis (nouveau)

- ① Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 4311-1-1 (nouveau).* – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.
- ③ « Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.
- ④ « Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité de ce réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.
- ⑤ « Il détermine notamment :
- ⑥ « 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;
- ⑦ « 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;
- ⑧ « 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;
- ⑨ « 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

CHAPITRE III

Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38

- ① I. – À la fin de l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région Île-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6 ».
- ② II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2142-2.* – Dans la région Île-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »
- ④ III. – L'article L. 2142-5 du code des transports est ainsi modifié :
- ⑤ 1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnés à l'article L. 2142-2 » ;
- ⑥ 2° Le second alinéa est supprimé.
- ⑦ IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑨ « Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 du même règlement. » ;
- ⑩ 2° Le dernier alinéa est supprimé.

Article 38 bis (nouveau)

- ① L'article 35 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics est complété par un 11° ainsi rédigé :
- ② « 11° La conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage de modes de transport (bus, tramway, tram-trains, métropolitain). »

Article 39

- ① I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».
- ② II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».
- ③ III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

⑤ IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

⑥ « CHAPITRE VI

⑦ « *Dispositions propres aux services de bus organisés par Île-de-France mobilités*

⑧ « Art. L. 3316-1. – I. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

⑨ « Ce décret détermine :

⑩ « 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

⑪ « 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

⑫ « 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient ;

⑬ « 4° Les modalités de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante.

⑭ « II. – Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

- ⑮ « Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :
- ⑯ « 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- ⑰ « 2° Après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.
- ⑱ « *Art. L. 3316-2.* – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.
- ⑲ « Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au premier alinéa du II de l'article L. 3316-1 du présent code.
- ⑳ « *Art. L. 3316-3.* – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »
- ㉑ V. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 40

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le 8° de l'article L. 130-4 est complété par les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;
- ③ 2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;

⑤ 3° (*Supprimé*)

⑥ 4° Le titre IV du livre I^{er} est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :

⑦ « *CHAPITRE IX*

⑧ « *Péages*

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

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

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

⑫ *II. – Le II de l’article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :*

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

⑭ 2° Au dernier alinéa, après le mot : « *forfaitaire, »*, sont insérés les mots : « *de l’indemnité forfaitaire minorée, » ;*

⑮ 3° (*Supprimé*)

CHAPITRE IV
Mesures diverses

Article 41

- ① I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.
- ④ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) À la première phrase du quatrième alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;
- ⑦ b) Au début du dernier alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

- ⑧ 3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :
- ⑨ « *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.
- ⑩ « Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;
- ⑪ 4° (*Supprimé*)
- ⑫ 5° La section 2 du chapitre III est ainsi modifiée :
- ⑬ *a) (nouveau)* La sous-section 3, qui devient la sous-section 1, comprend les articles L. 5343-15 à L. 5343-17 tels qu'ils résultent des 6° à 8° du présent I ;
- ⑭ *b) (nouveau)* La sous-section 4, qui devient la sous-section 2, comprend l'article L. 5343-18 tel qu'il résulte du 9° du présent I et les articles L. 5343-19 et L. 5343-20 ;
- ⑮ *c) (nouveau)* La sous-section 5, qui devient la sous-section 3, comprend l'article L. 5343-21 tel qu'il résulte du 10° du présent I et l'article L. 5343-22 ;
- ⑯ 6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :
- ⑰ « *Art. L. 5343-15.* – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;
- ⑱ 7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :
- ⑲ *a)* À la première phrase du premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » et, à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

- ⑳ b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné, définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;
- ㉑ c) À la première phrase du troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés, établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 et après les mots : « deuxième alinéa », sont insérés les mots : « du présent article » ; » ;
- ㉒ 8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;
- ㉓ 9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;
- ㉔ 10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ㉕ « Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.
- ㉖ « Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.
- ㉗ « La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.

- ②⑧ « La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24. » ;
- ②⑨ 11° La section 3 du chapitre III, qui devient la section 4, comprend l'article L. 5343-23 qui devient l'article L. 5343-24 ;
- ③⑩ 12° Est rétablie la section 3 du même chapitre III intitulée : « Caisses de compensation des congés payés », et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :
- ③⑪ « *Art. L. 5343-23.* – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.
- ③⑫ « Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.
- ③⑬ « Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.
- ③⑭ « Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;
- ③⑮ 13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.
- ③⑯ 14° (*nouveau*) Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.
- ③⑰ II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de promulgation de la présente loi est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de cette date. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.

- ③⑧ Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la Caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la Caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.
- ③⑨ Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargés des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 du même code résultant du I du présent article. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.
- ④⑩ Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.
- ④⑪ III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

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

- ⑤ II. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3311-2 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 3311-2.* – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019.
- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

Article 44

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet de compléter et moderniser les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, afin notamment de redéfinir les servitudes actuellement applicables, d'autoriser le gestionnaire d'infrastructures à imposer des prescriptions pour préserver la sécurité des installations ferroviaires et des propriétés riveraines, de renforcer certaines interdictions, et de permettre au gestionnaire d'infrastructures d'intervenir en cas de défaillance des riverains.
- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

Article 44 bis (nouveau)

À la première phrase de l'article L. 1324-7 du code des transports, les mots : « quarante-huit » sont remplacés par les mots : « soixante-douze ».

Article 45

- ① I. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé et la seconde phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.
- ② II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 6772-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

④

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 . »

⑤

III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑥

« *Art. L. 6782-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑦

« Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

. »

⑧

IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑨

« *Art. L. 6792-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑩

« Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 26 octobre 2010
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

. »

Article 46

- ① Le I de l'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9 et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 du présent livre, les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et les lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. »

Article 47

- ① L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire, si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Lorsqu'une telle entreprise est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise exploitant des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, aucun fonds public versé à l'une de ces deux entreprises ne peut être affecté à l'autre, et leurs comptes doivent être tenus de façon à permettre le suivi de cette interdiction ainsi que le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales. »

Article 48

- ① Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du même code est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :
- ② « Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :
- ③ « – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

- ④ « – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;
- ⑤ « – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;
- ⑥ « – qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;
- ⑦ « – qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l’usage exclusif de son propriétaire. »

Article 49

- ① L’article L. 2123-3-6 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2123-3-6.* – Si une installation de service mentionnée à l’article L. 2123-1 n’a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s’est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l’exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu’installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l’exploitant de cette installation de service ne démontre qu’un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire, dans les conditions prévues par l’article 15 du règlement d’exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l’accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. »

Article 50

- ① Le dernier alinéa de l’article L. 2221-8 du code des transports est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « L’obligation d’être titulaire d’une licence ne s’applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :
- ③ « 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;
- ④ « 2° (*Supprimé*)
- ⑤ « 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d’entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

- ⑥ « Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux mentionnés au 1° ou des infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises. »

RAPPORT ANNEXÉ

- ① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi.
- ② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

③ I. – La programmation des investissements

- ④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.
- ⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.
- ⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑦

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

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

- ⑨ Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.
- ⑩ Elle suppose la sanctuarisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars.
- ⑪ Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.
- ⑫ Elle suppose l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la présente programmation.
- ⑬ Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :
- ⑭ – améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- ⑮ – accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;
- ⑯ – contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultramarins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ⑰ – renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

- ⑱ Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :
- ⑲ – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑳ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ㉑ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
- ㉒ – développer l’usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
- ㉓ – renforcer l’efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

㉔ **II. – Les programmes d’investissement prioritaires**

㉕ *Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.*

- ㉖ L’entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C’est d’abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l’état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d’entretien des infrastructures et la nécessité d’en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d’engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d’en accroître la sécurité et la qualité. Il s’agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l’avenir.
- ㉗ Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l’état du patrimoine.
- ㉘ Pour mettre fin à cette tendance, l’audit externe commandé par le Gouvernement a permis d’aider l’État à définir et à optimiser sa stratégie d’entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.
- ㉙ Ces dix dernières années, l’État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d’entretien d’exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d’une année sur l’autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l’ensemble du réseau.

- ③⑩ En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. A cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.
- ③⑪ Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- ③⑫ La sécurité et viabilité du réseau constitue l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.
- ③⑬ Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.
- ③⑭ Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

- ③⑤ L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.
- ③⑥ En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.
- ③⑦ En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 millions d'euros par an pour les passages à niveau prioritaires.
- ③⑧ L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.
- ③⑨ *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- ④⑩ La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. A l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeure trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

- ④① Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.
- ④② Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.
- ④③ Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.
- ④④ Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.
- ④⑤ Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.
- ④⑥ L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, *ter*, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

- ④⑦ En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.
- ④⑧ Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.
- ④⑨ *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*
- ⑤⑩ Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.
- ⑤⑪ Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.
- ⑤⑫ Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

- ⑤③ Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.
- ⑤④ Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.
- ⑤⑤ Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.
- ⑤⑥ *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.*
- ⑤⑦ La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.
- ⑤⑧ En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).
- ⑤⑨ A cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :
- ⑥⑩ – 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

- ⑥1 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- ⑥2 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.
- ⑥3 Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.
- ⑥4 En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.
- ⑥5 *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*
- ⑥6 Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.
- ⑥7 Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.
- ⑥8 L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroulage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.
- ⑥9 Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.
- ⑦0 En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

71 III. – L’achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

72 La présente programmation des investissements prévoit d’augmenter de 40% les dépenses d’investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux 5 programmes précédents.

73 Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l’État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d’itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

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

75 Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l’État privilégie pour les grands projets le scénario 2, dont la liste et la programmation des opérations sont fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1^{er} février 2018, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.

76 Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n’a été prévu sur la période 2019-2037.

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