



N° 2206

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 septembre 2019.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
SUR LE PROJET DE LOI, modifié par l'Assemblée nationale, *d'orientation des mobilités* (n° 2135).

### TOME I SYNTHÈSE, COMMENTAIRES D'ARTICLES

PAR MMES BÉRANGÈRE ABBA ET BÉRANGÈRE COUILLARD,  
MM. JEAN-LUC FUGIT ET BRUNO MILLIENNE, MME ZIVKA PARK

Députés

---

---

Voir les numéros :

*Sénat* : 1<sup>re</sup> lecture : **157** rect., **368**, **369**, **347**, **350**, et T.A. **84** (2018-2019).  
Commission mixte paritaire : **662** et **663** (2018-2019).

*Assemblée nationale* : 1<sup>re</sup> lecture : **1831**, **1974**, **1937**, **1938**, **1942**, **1944** et T.A. **286** rect.  
Commission mixte paritaire : **2131**.  
Nouvelle lecture : **2135**.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>SYNTHÈSE</b> .....	17
<b>COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI</b> .....	25
<b>TITRE I<sup>ER</sup> A – PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE</b> .....	25
<i>Article I<sup>er</sup> A</i> : Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037.....	26
<i>Article I<sup>er</sup> B</i> : Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).....	37
<i>Article I<sup>er</sup> C</i> (article L. 1212-1 du code des transports) : Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et actualisation de la programmation des investissements de l'État dans les transports.....	38
<i>Article I<sup>er</sup> DA</i> : Habilitation du Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestres.....	40
<i>Article I<sup>er</sup> EA</i> (article L. 1511-1 du code des transports) : Bilan des résultats économiques et sociaux des grandes infrastructures de transport.....	45
<i>Article I<sup>er</sup> E</i> (article L. 1221-1A [nouveau] du code des transports) : Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes.....	46
<i>Article I<sup>er</sup> F</i> : Rapport du Gouvernement sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et dans les autres pays de l'Union européenne.....	47
<b>TITRE I<sup>ER</sup> – AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES</b> .....	49
Chapitre I <sup>er</sup> – Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire.....	49
<i>Article I<sup>er</sup></i> (articles L. 1111-1, L. 1111-2, L. 1111-3, L. 1111-4, L. 1112-4-1, L. 1211-4, L. 1221-4-1 [nouveau], L. 1231-1, L. 1231-1-1 [nouveau], L. 1231-3 [nouveau], L. 1231-4 [nouveau], L. 1231-8, L. 1231-14, L. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-4, L. 1241-5, L. 1241-9, L. 2100-1, L. 2111-24, L. 2121-3-1 [nouveau], L. 2141-19, L. 3111-5, L. 3111-7, L. 3111-8, L. 3111-14 et L. 3111-15 du code des	

transports et article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République) : Droit à la mobilité, répartition des compétences d’organisation de la mobilité entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées à cette compétence.....	49
<i>Article 1<sup>er</sup> bis AA</i> (article L. 1211-3 du code des transports) : Objectifs généraux de la politique des transports : pôles d’échanges multimodaux .....	63
<i>Article 1<sup>er</sup> bis A</i> (article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales) : Restrictions de circulation sur les îles mono-communales.....	63
<i>Article 1<sup>er</sup> bis B</i> (article L. 1111-1 du code des transports) : Inscription de la mobilité active et de la lutte contre la sédentarité dans les grands objectifs de la politique des transports .....	64
<i>Article 1<sup>er</sup> bis</i> (article L. 1241-4 du code des transports et article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : Possibilité pour Île-de-France Mobilités d’avoir recours à la déclaration de projet prévue par l’article L. 300-6 du code de l’urbanisme .....	64
<i>Article 2</i> (articles L. 2333-64, L. 2333-65, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-73, L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-5, L. 2531-9, L. 5214-23, L. 5215-32, L. 5216-8, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale et articles L. 1221-13 et L. 1231-12 du code des transports) : Versement destiné au financement des services de mobilité ...	65
<i>Article 2 bis</i> : Affectation d’une fraction de la TICPE aux communautés de communes qui organisent des services de mobilité.....	67
<i>Article 3</i> : Création d’un établissement public local remplaçant le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l’agglomération lyonnaise (SYTRAL) : habilitation à légiférer par ordonnance.....	68
<b>Chapitre II – Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité au service de l’intermodalité .....</b>	<b>70</b>
<i>Section 1 : Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité.....</i>	<i>70</i>
<i>Article 4</i> (chapitre V [nouveau] du titre I <sup>er</sup> du livre II de la première partie et articles L. 1231-5 [nouveau], L. 1231-10, L. 1231-11 et L. 1241-1 du code des transports, articles L. 1111-9, chapitre VII [nouveau] du titre II du livre IV de la première partie et article L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales et article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : Modalités de l’action commune des autorités organisatrices de la mobilité : rôle de chef de file de la région, contrat opérationnel de mobilité, comité des partenaires, aménagement des gares .....	70
<i>Section 2 : Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises.....</i>	<i>74</i>
<i>Article 5</i> (articles L. 1213-3-2, L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-2-1 [nouveau], L. 1214-2-2 [nouveau], L. 1214-3, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-6, L. 1214-7, L. 1214-8, L. 1214-8-1, L. 1214-9, L. 1214-10, L. 1214-12, L. 1214-14, L. 1214-15, L. 1214-16, L. 1214-23-2 [nouveau], L. 1214-24, L. 1214-24-1 [nouveau], L. 1214-25, L. 1214-29-1 [nouveau], L. 1214-30, L. 1214-31, L. 1214-32, L. 1214-33, L. 1214-35, L. 1214-36-1 [nouveau], L. 1214-36-2 [nouveau] et L. 1214-38 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1, L. 4251-5 et L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales, articles L. 123-1, L. 131-4,	

L. 151-16, L. 151-33-1 [nouveau] et L. 151-47 du code de l’urbanisme et article L. 222-8 du code de l’environnement) : Plans de mobilité.....	74
<i>Article 5 bis</i> (article L. 423-1 du code de l’urbanisme) : Consultation des AOM sur les projets de construction de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif..	82
<b>Chapitre III – Mobilité inclusive</b> .....	83
<i>Article 6</i> (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I <sup>er</sup> du livre II de la première partie, et articles L. 1215-3 [nouveau], L. 1215-4 [nouveau], L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports) : Services de mobilité solidaire, aides individuelles à la mobilité et plans d’action communs en faveur de la mobilité solidaire.....	83
<i>Article 7</i> (article L. 114-4 du code de l’action sociale et des familles, articles L. 1111-5 et L. 1112-4 du code des transports et article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales) : Mesures tarifaires et d’accessibilité en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et en faveur de leurs accompagnateurs .....	84
<i>Article 7 bis A</i> (article L. 3122-4 du code des transports) : Voitures de transport avec chauffeur (VTC) adaptées aux personnes à mobilité réduite.....	86
<i>Article 7 bis</i> (article L. 1112-2-4 du code des transports) : Mise en œuvre des schémas directeurs d’accessibilité-agenda d’accessibilité programmée .....	87
<b>Chapitre IV – Mesures spécifiques aux outre-mer</b> .....	88
<i>Article 8</i> (articles L. 1802-1, L. 1811-2, L. 1811-3, L. 1811-4, L. 1811-5, L. 1811-9 [nouveau], L. 1831-1, L. 1841-1, L. 1851-1-1 [nouveau] et L. 1851-5 [nouveau] du code des transports et article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales) : Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité .....	88
<i>Article 8 ter</i> : Territoires ultramarins : obligation de mise en place d’une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades .....	89
<i>Article 8 quater (supprimé)</i> : Extension aux salariés du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle .....	90
<b>TITRE II – RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS</b> .....	93
<b>Chapitre I<sup>er</sup> – Accélérer l’ouverture des données et le développement des services numériques</b> .....	93
<i>Section 1 : Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité</i> .....	93
<i>Article 9</i> (articles L. 1115-1, L.1115-2 [nouveau], L. 1115-3 [nouveau], L. 1115-4 [nouveau], L. 1262-5 [nouveau], L. 1263-4, section 5 [nouvelle] du chapitre III du titre VI de la première partie et articles L. 1264-7, L. 1264-9 et L. 3121-11-1 du code des transports) : Ouverture des données nécessaires à l’information du voyageur.....	93
<i>Article 9 bis</i> (articles L. 2132-7, L. 3111-24 et L. 3114-11 du code des transports) : Modalités de collecte de données par l’Autorité de régulation des transports .....	96
<i>Article 10</i> (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I <sup>er</sup> du livre I <sup>er</sup> de la première partie du code des transports, article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, section 6 [nouvelle] du titre IV du code de la voirie routière et article L. 111-7-12 du code de la construction et de l’habitation) : Collecte et ouverture des données facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite....	98

<i>Section 2 : Services d'information et de billettique multimodales</i> .....	100
<i>Article 11</i> (section 3 [nouvelle] du chapitre V du titre I <sup>er</sup> du livre I <sup>er</sup> de la première partie et articles L. 1263-4-1 [nouveau], L. 1264-1, L. 1264-2 et L. 1264-7 du code des transports) : Services d'information et de billettique multimodales .....	100
<i>Article 11 bis A</i> (article L. 1215-5 [nouveau] du code des transports) : Information sur les aides financières à la mobilité .....	104
<i>Article 11 bis</i> (section 4 [nouvelle] du chapitre V du titre I <sup>er</sup> du livre I <sup>er</sup> de la première partie du code des transports) : Information des passagers en cas d'annulation ou de retard.....	105
<b>Chapitre II – Encourager les innovations en matière de mobilité</b> .....	106
<i>Section 1 : Véhicules autonomes et véhicules connectés</i> .....	106
<i>Article 12</i> : Définition d'un cadre juridique pérenne applicable aux véhicules autonomes : habilitation à légiférer par ordonnance .....	106
<i>Article 13</i> : Modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés : habilitation à légiférer par ordonnance.....	107
<i>Section 2 : Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités</i> .....	109
<i>Article 14</i> : Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses.....	109
<i>Article 14 bis</i> (article L. 1221-4 du code des transports) : Développement de solutions de mobilités innovantes .....	110
<i>Section 3 : Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique</i> .....	111
<i>Article 15</i> (articles L. 1231-15 et L. 1241-1 du code des transports ; article 81 du code général des impôts ; articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2573-19 du code général des collectivités territoriales ; article L. 411-8 [nouveau] du code de la route) : Dispositions en faveur des mobilités partagées .....	111
<i>Article 15 bis A</i> (article L. 173-4 [nouveau] du code de la voirie routière) : Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation .....	113
<i>Article 15 bis B</i> (article L. 3211-4-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) : Modulation de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales .....	114
<i>Article 15 bis</i> (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) : Modulation du tarif de la redevance de stationnement pour certains usagers .....	115
<i>Article 15 ter</i> (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) : Institution des redevances de stationnement en Île-de-France .....	116
<i>Article 16</i> (article L. 130-9-1 [nouveau] du code de la route) : Contrôle des voies réservées .....	117
<i>Article 17</i> (articles L. 3132-1 et L. 3232-1 [nouveau] du code des transports) : Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret.....	118
<i>Article 18</i> (articles L. 1231-17 et L. 1231-18 [nouveaux] du code des transports) : Encadrement des services de mobilité en free-floating.....	119

<i>Article 18 bis</i> (articles L. 317-1 et L. 317-5 du code de la route) : Sanctions en cas de modification du dispositif de limitation de la vitesse des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique.....	123
<i>Article 19</i> (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2, et sections 1, 2 et 3 [nouvelles] du chapitre III du titre II du livre I <sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports) : Encadrement de l'activité des vélotaxis .....	124
<i>Article 20</i> (chapitre VI [nouveau] du titre II du livre III de la première partie du code des transports ; articles L. 7342-3 et L. 7342-4 et section 2 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail) : Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique .....	125
<i>Article 20 bis</i> (article 23 du code de l'artisanat) : Organisation de l'examen évaluant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de transport public particulier de personnes.....	129
<i>Article 20 ter</i> (article L. 3120-7 [nouveau] du code des transports) : Création d'une base de données sur le transport public particulier de personnes et dématérialisation des procédures.....	130
<i>Article 20 quater</i> (article L. 7342-6-1 [nouveau] du code du travail) : Droit d'accès aux données les concernant des travailleurs indépendants recourant à des plateformes de mise en relation par voie électronique.....	131
<i>Article 20 quinquies</i> : Vérification de l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P et représentation des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes : habilitation à légiférer par ordonnance.....	133
<b>TITRE III – DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES</b> .....	135
Chapitre I <sup>er</sup> – Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes .....	135
<i>Article 21 A</i> (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : Exception à la servitude de marchepied en cas d'obstacle naturel ou patrimonial.....	135
<i>Article 21 BA</i> (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : Exception à l'usage de la servitude de marchepied pour la préservation de la biodiversité .....	136
<i>Article 21 B</i> (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : Exception à la servitude de halage pour les établissements commerciaux...	137
<i>Article 21 C</i> (article L. 4311-2 du code des transports) : Compétence de Voies navigables de France en matière d'ouverture aux cyclistes des chemins de halage .....	138
<i>Article 21</i> (articles L. 2213-1-1 et L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales) : Dérogations aux règles relatives à la circulation des engins de déplacement personnel .....	140
<i>Article 21 bis</i> (article L. 118-5-1 [nouveau] du code de la voirie routière) : Sécurité des passages piétons .....	141
<i>Article 22</i> (titre VII [nouveau] du livre II de la première partie et articles L. 1272-2, L. 1272-3, L. 1272-4 et L. 2123-4 du code des transports, articles L. 111-3-10, L. 111-3-11 et L. 111-3-12 [nouveaux], L. 111-5-2, L. 111-5-3, L. 111-5-4 et L. 161-3 du code de la construction et de l'habitation, et articles L. 151-30 et L. 151-47 du code de l'urbanisme) : Lutte contre les vols de vélos et promotion de l'intermodalité au bénéfice du vélo.....	142

<i>Article 22 bis AAA</i> (article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : Conditions de majorité au sein des copropriétés pour les infrastructures de stationnement sécurisé des vélos.....	145
<i>Article 22 bis AA</i> (article L. 313-1 [nouveau] du code de la route) : Indicateurs d'angles morts sur les poids-lourds.....	146
<i>Article 22 bis AB</i> : Rapport annuel sur les vols de vélos.....	146
<i>Article 22 bis A</i> (article L. 312-13-2 [nouveau] du code de l'éducation) : Généralisation de la formation au vélo dans les écoles .....	147
<i>Article 22 bis C</i> (articles L. 111-3-10 et L. 111-3-11 du code de la construction et de l'habitation) : Stationnements sécurisés pour vélos dans les bâtiments neufs.....	148
<i>Article 22 bis</i> (section 1 <i>ter</i> [nouvelle] du chapitre II du titre I <sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports et chapitre IV [nouveau] du titre V du code de la voirie routière) : Schéma national des véloroutes.....	149
<i>Article 22 ter A</i> (article L. 228-2 du code de l'environnement) : Création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines .....	151
<i>Article 22 ter</i> (article L. 228-3 [nouveau] du code de l'environnement) : Création d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines.....	152
<i>Article 22 quater</i> (article L. 228-3-1 [nouveau] du code de l'environnement) : Maintien de la continuité des aménagements piétonniers et cyclables.....	154
<b>Chapitre II – Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres.....</b>	<b>156</b>
<i>Article 23</i> (section 3 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III, chapitre VII [nouveau] du titre IV du livre III et section 3 [nouvelle] du chapitre III du titre IV du livre IV du code de l'énergie, articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 [nouveaux], L. 111-3-10 à L. 111-3-12, L. 152-1 et L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation) : Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.....	156
<i>Article 23 bis A</i> (articles L. 411-1 et L. 442-6-4 du code de la construction et de l'habitation) : Mutualisation des aires de stationnement des organismes HLM.....	159
<i>Article 23 ter</i> (articles L. 334-5 et L. 334-6 [nouveaux], article L. 641-4 et articles L. 641-4-1, L. 641-4-2 et L. 641-5-1[nouveaux] du code de l'énergie) : Définition des carburants alternatifs .....	160
<i>Article 23 quater</i> (article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, section 4 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie et article L. 1214-2 du code des transports) : Schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules .....	161
<i>Article 24</i> (articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 [nouveaux], L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation et articles 24, 24-5 et 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : Renforcement du « droit à la prise » .....	163
<i>Article 24 bis</i> (article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales) : Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement.....	165
<i>Article 25</i> (articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1 [nouveau] et L. 446-6 [nouveau], et section 3[nouvelle] du chapitre VI du titre IV du livre IV du code de l'énergie) : Développement du gaz et du biogaz dans les transports .....	166



<i>Article 25 bis A</i> (article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales) : Planification régionale du déploiement des points de recharge électrique et des stations d'avitaillement en gaz.....	167
<i>Article 25 bis</i> (article L. 221-1 du code de l'énergie) : Mobilisation des certificats d'économies d'énergie en faveur du secteur des transports .....	168
<i>Article 25 ter</i> (article L. 151-31 du code de l'urbanisme) : Suppression du renvoi à un décret permettant de réduire les obligations de construction de places de parking .....	169
<b>Chapitre III – Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion .....</b>	<b>170</b>
<i>Article 26 AA</i> : Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres .....	170
<i>Article 26 ABA</i> : Habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance en matière de verdissement des flottes publiques.....	171
<i>Article 26 AB</i> (chapitre VIII [nouveau] du titre II du livre III du code de la route) : Message obligatoire accompagnant les publicités pour les véhicules terrestres à moteur.....	172
<i>Article 26 AC</i> (article L. 224-7 du code de l'environnement, articles L. 141-5 et L. 152- 12 du code de l'énergie et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : Obligation d'acquérir des véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques.....	173
<i>Article 26 A</i> (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises .....	174
<i>Article 26 B</i> (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement) : Taux minimal de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation .....	176
<i>Article 26 CA</i> (article L. 224-12 [nouveau] du code de l'environnement) : Publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions.....	177
<i>Article 26 CB</i> (article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition écologique pour la croissance verte) : Dérogation à l'obligation de verdissement des flottes pour les véhicules utilitaires.....	178
<i>Article 26 C</i> : Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime .....	179
<i>Article 26</i> (articles L. 1214-2 et L. 1214-8-2 du code des transports, articles L. 2242-17, L. 3261-1, L. 3261-3, L. 3261-3-1, L. 3261-4 et L. 3261-5 à L. 3261-11 [nouveaux] du code du travail, article 81 du code général des impôts et article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale) : Forfait mobilités durables.....	179
<i>Article 26 bis A</i> : Habilitation à légiférer par ordonnance pour mettre en œuvre le forfait mobilités durables .....	181
<i>Article 26 bis</i> (article L. 318-1 du code de la route) : Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente .....	181
<i>Article 27</i> (article L. 229-26 du code de l'environnement et articles L. 5219-1 et L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales) : Renforcement des plans climat-air-énergie territoriaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.....	182
<i>Article 28</i> (articles L. 2213-4-1 et L. 2213-4-2 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) : Zones à faibles émissions mobilité .....	184

<i>Article 28 bis A</i> (article L. 223-1 du code de l'environnement) : Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution .....	185
<i>Article 28 bis B</i> (article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) : Possibilité de créer des zones à trafic limité.....	186
<i>Article 28 bis</i> (article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales) : Mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités .....	187
<i>Article 28 ter A</i> (articles L. 224-8-1 [nouveau] et L. 224-9 du code de l'environnement) : Transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques.....	187
<i>Article 28 ter</i> (article L. 571-10-2 [nouveau] du code de l'environnement) : Évaluation des nuisances sonores ferroviaires .....	188
<i>Article 28 quater A</i> (article L. 571-10-3 [nouveau] du code de l'environnement) : Nuisances générées par les vibrations liées au transport ferroviaire.....	189
<i>Article 28 quater B</i> (article L. 130-9 du code de la route) : Expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules.....	191
<i>Article 28 quater</i> (articles L. 571-1 A [nouveau] et L. 571-1 du code de l'environnement) : Droit de vivre dans un environnement sonore sain .....	192
<i>Article 28 quinquies</i> (article L. 112-11 du code de l'urbanisme, article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation et article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986) : Information relative au bruit aérien en cas d'acquisition d'un immeuble .....	193
<b>Chapitre IV – Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur.....</b>	<b>194</b>
<i>Article 29</i> (articles L. 130-6 et L. 318-3 du code de la route) : Habilitation à légiférer par ordonnances pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur.....	194
<i>Article 29 bis</i> (article L. 323-1 du code de la route) : Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules.....	195
<i>Article 29 ter</i> : Rapport sur les émissions liées au transport par autocars .....	196
<b>TITRE V – SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES .....</b>	<b>197</b>
<b>Chapitre I<sup>er</sup> – Renforcer la sûreté et la sécurité .....</b>	<b>197</b>
<i>Article 31</i> (article 39 <i>decies</i> E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 130-11 et L. 130-12 [nouveaux] L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 211-2, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 224-1, L. 224-2, L. 224-3, L. 224-7, L. 224-8, L. 224-13, L. 225-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-13, L. 234-14, L. 234-16, L. 235-1, L. 235-3, L. 325-1-2, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-2, L. 343-2 [nouveau], L. 344-1-1 [nouveau] du code de la route, articles L. 511-7 et L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal) : Mesures relatives à la sécurité routière...	197
<i>Article 31 bis A</i> (articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route) : Extension du dispositif de conduite encadrée.....	200
<i>Article 31 bis B</i> (article L. 3341-4 du code de la santé publique) : Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter.....	201

<i>Article 31 bis C</i> (article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports) : Arrêts des autobus à la demande .....	201
<i>Article 31 bis D</i> (articles L. 3313-4 [nouveau] et L. 3315-4-1 du code des transports) : Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers.....	202
<i>Article 31 bis E</i> (article L. 130-9-2 [nouveau] du code de la route) : Contrôle automatisé du poids des véhicules de transport routier de marchandises et de transport en commun routier de personnes.....	203
<i>Article 31 bis</i> (article L. 213-1 du code de la route) : Portée départementale de l'agrément des auto-écoles .....	204
<i>Article 31 ter A</i> (article 230-19 du code de procédure pénale, chapitre III [nouveau] du titre III du livre VI de la première partie du code des transports) : Institution d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports collectifs .....	205
<i>Article 31 ter</i> (article L. 221-5 du code de la route) : Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire.....	206
<i>Article 31 quater</i> (articles L. 1451-1, L. 1451-2 [nouveau], L. 1451-3 [nouveau] et L. 1452-4 du code des transports et article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime) : Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier.....	207
<i>Article 31 quinquies</i> : Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares.....	208
<i>Article 31 sexies A</i> (article L. 3116-1-1 [nouveau] du code des transports) : Obligation d'étiquetage des bagages dans les véhicules utilisés pour la fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs.....	208
<i>Article 31 sexies B</i> (article L. 3116-1-2 [nouveau] du code des transports) : Obligation d'information des passagers utilisant les services de transport routier international sur les règles applicables au transport d'alcool, de tabac, d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes.....	209
<i>Article 31 sexies</i> (articles L. 122-5, L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle) : Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles.....	211
<i>Article 32</i> (article L. 1631-5 [nouveau] du code des transports) : Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et les infrastructures correspondantes.....	212
<i>Article 32 ter</i> (article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs) : Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP.....	213
<i>Article 32 quater</i> (article L. 2241-6 du code des transports) : Modalités d'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé.....	214
<i>Article 32 quinquies A</i> (articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale) : Allongement du délai de paiement des amendes pour les transports en commun.....	215
<i>Article 32 quinquies B</i> (articles 6 et 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche) : Tunnel sous la Manche : préparation du Brexit .....	217

<i>Article 32</i> quinquies (article L. 1632-1 du code des transports) : Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs.....	218
<i>Article 32</i> sexies A (article L. 1221-4 du code des transports) : Formation des personnels à la prévention des violences et atteintes à caractère sexiste dans les transports publics .....	219
<i>Article 32</i> sexies : Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres.....	220
<i>Article 33</i> (articles L. 1264-2, L. 2241-1 et L. 2251-1-2 du code des transports) : Adaptation du périmètre d'intervention du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) .....	221
<i>Article 33</i> bis AA (articles L. 2251-2 et L. 2251-6 du code des transports) : Possibilité de réaliser une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents GPSR et SUGE .....	222
<i>Article 33</i> bis A (chapitre VI [nouveau] du titre I <sup>er</sup> du livre I <sup>er</sup> de la première partie du code des transports) : Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police .....	223
<i>Article 33</i> ter (section 5 [nouvelle] du chapitre VI du titre I <sup>er</sup> du livre I <sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports) : Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif .....	224
<i>Article 33</i> quater (article L. 1614-1 du code des transports) : Diagnostics de sécurité des passages à niveau .....	225
<i>Article 33</i> quinquies (article L. 132-7 du code de l'urbanisme) : Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des SCoT et des PLU concernant des zones qui comprennent des passages à niveau.....	226
<i>Article 33</i> sexies (article L. 3116-8 [nouveau] du code des transports) : Information des passagers des autocars sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation.....	226
<i>Article 34</i> bis A (article L. 1612-2-1 [nouveau], L. 1613-1 et L. 1613-2 du code des transports) : Renforcement de la sécurité des véhicules de transport guidé.....	227
<i>Article 34</i> bis (article L. 242-1 du code de la sécurité sociale) : Exonération de cotisations sociales des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés .....	228
<i>Article 34</i> ter (article L. 1613-1 du code des transports) : Renforcement des règles de sécurité applicables aux cyclo-draisines.....	229
<i>Article 34</i> quater : Intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public : habilitation à légiférer par ordonnance.....	230
<b>Chapitre II – Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial.....</b>	<b>231</b>
<i>Article 35</i> (articles L. 5312-11, L. 5312-14-1 [nouveau], L. 5312-18 et L. 5713-1-1 du code des transports et loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire) : Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes .....	231
<i>Article 35</i> bis A (articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports) : Extension des possibilités d'hypothèque dans les ports.....	233
<i>Article 35</i> bis (articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports) : Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français .....	233

<i>Article 36</i> (ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, article L. 4272-2 du code des transports, article L. 774-2 du code de justice administrative et article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales) : Évolution du statut de la Société du Canal Seine-Nord Europe.....	234
<i>Article 37</i> (ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française et articles L. 5142-1, L. 5241-4, L. 5241-4-1 A [nouveau], L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5542-49 [nouveau], L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5612-1, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5782-1, L. 5785-1, L. 5785-3, L. 5792-1, L. 5795-1 et L. 5795-4 du code des transports) : Demandes d’habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance.....	237
<i>Article 37 bis AAA</i> (article 219 du code des douanes) : Élargissement des possibilités de francisation des navires .....	240
<i>Article 37 bis AAB</i> (chapitre V [nouveau] du titre III du livre IV de la partie cinquième du code des transports) : Institution d’une obligation de déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie maritime.....	241
<i>Article 37 bis AAC</i> (article L. 5542-41-1 [nouveau] du code des transports) : Protection des délégués de bord en cas de licenciement.....	242
<i>Article 37 bis AAD</i> (article L. 5543-1-1 du code des transports) : Extension des compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime .....	243
<i>Article 37 bis AAE</i> (article L. 5725-2 du code des transports) : Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte.....	244
<i>Article 37 bis AA</i> (section 3 [nouvelle] du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports) : Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de cent places.....	245
<i>Article 37 bis AB</i> (sous-section 1 [nouvelle] de la section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie et article L. 5242-24 [nouveau] du code des transports) Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime.....	245
<i>Article 37 bis AC</i> (articles L. 5243-6, L. 5712-3, L. 5722-3, L. 5732-3, L. 5742-3, L. 5752-3, L. 5762-4, L. 5772-5, L. 5782-5 et L. 5792-5 [nouveaux] du code des transports) : Renforcement de l’effectivité des contrôles des navires en mer .....	246
<i>Article 37 bis AD</i> (articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports) : Clarification de la responsabilité du capitaine .....	247
<i>Article 37 bis AE</i> (article L. 5542-48 du code des transports) : Extension au capitaine du dispositif de conciliation.....	247
<i>Article 37 bis AF</i> (articles L. 616-3-1 [nouveau], L. 645-1, L. 646-1, L. 647-1 et L. 648-1 du code de la sécurité intérieure) : Extension des prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires.....	248
<i>Article 37 bis A</i> (articles L. 5232-4 et L.5232-5 [nouveau] du code des transports) : Réforme des règles relatives au permis d’armement.....	249

<i>Article 37 bis B</i> (article L. 2333-41 du code des collectivités territoriales) : Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires .....	250
<i>Article 37 bis C</i> : Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre .....	251
<i>Article 37 bis</i> (article L. 4311-8 [nouveau] du code des transports) : Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France .....	252
<i>Article 37 ter</i> (articles L. 2111-7 et L. 3113-1-1 [nouveau] du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales) : Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens du domaine public fluvial .....	253
<b>Chapitre III – Outils de financement, de régulation et de modernisation</b> .....	254
<i>Article 38</i> (articles L. 2142-1, L. 2142-2, L. 2142-5 et L. 2142-7 du code des transports) : Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) .....	254
<i>Article 38 bis AA</i> (articles L. 1263-1 et L. 1263-3 du code des transports) : Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de règlement des différends .....	254
<i>Article 38 bis A</i> (article L. 1262-5 [nouveau], section 3 <i>bis</i> [nouvelle] du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, articles L. 1264-1, L. 1264-2, L. 1264-7, L. 1264-15, L. 2131-3, L. 2131-4, L. 2132-1, L. 2132-5-1 [nouveau], L. 2132-7-1 [nouveau] et L. 2142-3, section 6 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports) : Régulation par l'Autorité de régulation des transports de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP .....	256
<i>Article 38 bis B</i> (articles L. 1261-4, L. 1261-5, L. 1261-6, L. 1261-7, L. 1261-9, L. 1261-13 et L. 1261-14 du code des transports) : Composition du collège de l'Autorité de régulation des transports .....	258
<i>Article 38 bis</i> (articles L. 2171-6 et L. 2171-6-1 [nouveau] du code de la commande publique) : Possibilité pour Île-de-France Mobilités de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes .....	259
<i>Article 38 ter</i> (article L. 1241-7-2 [nouveau] du code des transports) : Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence .....	260
<i>Article 38 quater</i> (article L. 1241-14 du code des transports et articles 9, 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : Clarification des compétences entre la SGP, la RATP et IdFM dans le cadre du Grand Paris express .....	261
<i>Article 38 quinquies</i> (article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : Valorisation du patrimoine immobilier de la SGP via la constitution de filiales .....	262
<i>Article 39</i> (articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 1321-3, articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 [nouveaux] et chapitres VI et VII [nouveaux] du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports) : Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens .....	264
<i>Article 40</i> (articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre I <sup>er</sup> du livre IV du code de la route, article 529-6 du code de procédure pénale) : Mise en place de péages à flux libre .....	266

<i>Article 40 bis</i> (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs .....	268
<i>Article 40 ter A</i> (articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière et article L. 110-2 du code de la route) : Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier.....	269
<i>Article 40 ter B</i> (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : Définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier .....	270
<i>Article 40 ter C</i> (article L. 122-12 du code de la voirie routière) : Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes .....	271
<i>Article 40 ter D</i> (article L. 122-27 du code de la voirie routière) : Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées.....	272
<i>Article 40 ter</i> (articles L. 5215-20, L. 5215-20-1, L. 5217-2 et L. 5218-2 du code général des collectivités territoriales) : Réduction des compétences des communautés urbaines et des métropoles en matière de voirie .....	273
<b>Chapitre IV – Mesures diverses</b> .....	274
<i>Article 41</i> (articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15, L. 5343-16, L. 5343-17, L. 5343-18, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 de la section 2, section 2 <i>bis</i> [nouvelle] du chapitre III, section 1 du chapitre IV du titre IV du livre III de la cinquième partie et articles L. 5723-1 et L. 5723-2 du code des transports) : Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes .....	274
<i>Article 42</i> (articles L. 1321-2 et L. 3311-2 [nouveau] du code des transports) : Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier .....	275
<i>Article 43 bis</i> (article L. 2102-22 du code des transports) : Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire.....	276
<i>Article 44 bis</i> (article L. 1324-7 du code des transports) : Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève.....	277
<i>Article 45</i> (articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports et article 4 de la loi n° 2016-128 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils) : Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer .....	278
<i>Article 46</i> (article L. 2122-2 du code des transports) : Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service.....	278
<i>Article 46 bis</i> (articles L. 2111-1, L. 2111-1-1 [nouveau], L. 2111-9, L. 2111-9-1A [nouveau], L. 2111-9-1 [nouveau], L. 2111-11 et L. 2111-20-1-1 du code des transports) : Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional .....	280
<i>Article 46 ter</i> (article L. 2121-13 du code des transports) : Système commun d'information des voyageurs et de vente de billets dans le secteur ferroviaire .....	282
<i>Article 48</i> (article L. 2122-10 du code des transports) : Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises .....	283

<i>Article 49 bis</i> (article L. 2111-25 du code des transports) : Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés .....	284
<i>Article 51</i> : Stratégie pour le développement du fret ferroviaire .....	285
<i>Article 52</i> (articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme) : Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport .....	286
<i>Article 53</i> (articles L. 621-8-1, L. 621-8-2 et L. 621-8-3 du code minier) : Renforcement du cadre réglementaire relatif aux activités de transport et de déchargement liés à l'orpaillage en Guyane .....	286
<i>Article 54</i> : Rapport du Gouvernement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la pollution sonore.....	287
<i>Article 55</i> : Rapport du Gouvernement sur la conformité des réseaux de transports publics aux exigences légales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.....	288
<i>Article 56</i> : Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de soumettre l'exploitation de véhicules autonomes à des exigences environnementales, sociales et de sécurité routière.....	288
<i>Article 57</i> : Rapport du Gouvernement sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles .....	289
<i>Article 58</i> : Rapport du Gouvernement sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile .....	289
<i>Article 59</i> : Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence .....	289
<i>Article 60</i> : Rapport du Gouvernement présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo .....	290
<i>Article 61</i> : Rapport du Gouvernement sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques.....	290
<i>Article 62</i> : Rapport du Gouvernement sur la mise en œuvre de dérogations à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération.....	291



## SYNTHÈSE

Le projet de loi d'orientation des mobilités, qui a été déposé au Sénat le 26 novembre 2018 et qui a fait l'objet d'une lettre rectificative du Gouvernement en date du 20 février 2019, a été adopté par les sénateurs en première lecture le 2 avril 2019. Examiné en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du mardi 14 au mercredi 22 mai, il a été adopté par l'Assemblée nationale le 18 juin.

Le Gouvernement ayant engagé la procédure accélérée sur le projet de loi, la réunion de la commission paritaire (CMP), convoquée par le Gouvernement le 19 juin, s'est tenue le mercredi 10 juillet. **Malgré les compromis réalisés sur la quasi-totalité du texte** par les rapporteurs pour l'Assemblée nationale, Mme Bérangère Abba, M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, et par le rapporteur pour le Sénat, M. Didier Mandelli, **la CMP n'a pas réussi à proposer un texte sur les dispositions du projet de loi restant en discussion.**

Les sénateurs ont ainsi considéré que le refus d'inscrire dans la loi l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) aux autorités organisatrices de la mobilité pour lesquelles le versement mobilité ne permettrait pas de dégager les ressources nécessaires au plein exercice de la compétence mobilité constituait un point de blocage insurmontable, alors même qu'un courrier du Premier ministre, M. Édouard Philippe, puis un courrier de la ministre chargée des transports, Mme Élisabeth Borne, ont assuré aux membres de la CMP que des mécanismes financiers incitatifs pour ces autorités organisatrices pourraient être mis en place dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale. On peut noter par ailleurs que l'inscription dans la loi, souhaitée par les sénateurs, de l'affectation d'une fraction de TICPE aux communautés de communes ayant qualité d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) serait juridiquement contestable dans la mesure où, en application de l'article 36 de la loi organique n° 2001-692 du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances, l'affectation, totale ou partielle, à une autre personne morale d'une ressource établie au profit de l'État relève du domaine exclusif des lois de finances.

**L'Assemblée nationale est donc amenée à procéder à une nouvelle lecture du projet de loi, sur la base du texte qu'elle a adopté en première lecture. Vos rapporteurs regrettent vivement le retard ainsi pris dans l'élaboration d'une loi très attendue par l'ensemble des acteurs des mobilités et tiennent à rappeler brièvement les principales dispositions ajoutées ou complétées par l'Assemblée nationale en première lecture.**

À l'instar du Sénat, l'Assemblée nationale a validé les dispositions chiffrées du **titre I<sup>er</sup> A** fixant la programmation des investissements de l'État dans les transports, sans modification par rapport au projet de loi initial. Elle n'est pas revenue sur le déplacement opéré par les sénateurs, qui ont souhaité faire figurer ce titre au début du texte.

L'Assemblée a en revanche supprimé certains ajouts du Sénat, afin notamment de mieux mettre en exergue le renforcement de l'offre de déplacements du quotidien et la priorité donnée à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, conformément aux intentions du projet de loi initial, et de mieux délimiter les compétences dévolues respectivement à l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF), à d'autres opérateurs de l'État et aux collectivités territoriales.

L'examen à l'Assemblée a également permis de faire progresser la réflexion sur la contribution du secteur aérien au financement de mobilités moins polluantes et moins émettrices de gaz à effet de serre. À l'initiative de la rapporteure, l'Assemblée a d'ores et déjà posé dans le rapport annexé le principe de l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Cette disposition prélude à d'autres mesures qui interviendront en loi de finances pour 2020 (éco-contribution sur le transport aérien).

Afin d'accompagner la politique de rééquilibrage modal, l'Assemblée a également prévu que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien, ainsi qu'une étude sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) et sur l'amélioration de l'offre des trains de nuit.

Enfin, l'Assemblée nationale a adopté un amendement, déposé par le Gouvernement au cours de l'examen en séance publique, visant à habiliter le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestres dont le coût prévisionnel dépasse un milliard d'euros. La création de ces établissements est conditionnée à la mise en place de ressources affectées permettant leur financement.

**En nouvelle lecture, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté le titre I<sup>er</sup> A en lui apportant seulement trois corrections de détail** proposées par votre rapporteure, pour repousser notamment des délais de remise de rapport compte tenu de l'échec de la CMP et de la prolongation de l'examen du texte.

**S'agissant du titre I<sup>er</sup>, dont les dispositions visent à améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins,** l'Assemblée a apporté de nombreuses clarifications ou améliorations juridiques au texte adopté par le Sénat, notamment en matière de transports scolaires, de transports touristiques, de transports adaptés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'élaboration des contrats opérationnels de mobilité et des plans de mobilité, et a renforcé la nécessaire prise en compte, dans les objectifs généraux de la politique des transports et dans l'action des autorités organisatrices, des préoccupations de développement durable (réduction des émissions de gaz à effet de serre, lutte contre la sédentarité, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain).

En revanche, l'Assemblée a supprimé plusieurs dispositifs qu'avait introduits le Sénat et qui soulevaient des problèmes juridiques et pratiques importants : le troisième cas de réversibilité du transfert de la compétence d'AOM d'une communauté de communes à une région, qui était susceptible de créer une insécurité juridique dommageable pour les investissements régionaux ; la possibilité, pour une AOM, d'instaurer un « versement mobilité » sans organiser de services réguliers de transport public ; l'exonération partielle du versement mobilité au titre du télétravail ; l'affectation d'une fraction de la TICPE aux AOM auxquelles le versement mobilité n'assure pas une recette suffisante.

**En nouvelle lecture, votre commission a essentiellement apporté des modifications rédactionnelles ou de coordination juridique.**

**Concernant le titre II,** l'Assemblée nationale a enrichi **l'ouverture des données** statiques et dynamiques sur la circulation et les déplacements par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données (article 9), en particulier pour les personnes handicapées. Une obligation de collecte et de fourniture des données des cheminements piétons autour des points d'arrêts prioritaires a ainsi été adoptée en séance publique (article 10). La création de services de billetterie multimodale, dits « services numériques multimodaux », a également été profondément remaniée (article 11), afin de pallier tout risque de désintermédiation des autorités organisatrices de la mobilité quant à leur politique tarifaire.

**L'octroi d'allocations** aux personnes réalisant du **covoiturage** a également été renforcé lors de l'examen en séance publique (article 15). Pourront désormais bénéficier d'une telle allocation, outre les conducteurs ou passagers ayant effectué un déplacement en covoiturage, les conducteurs qui ont proposé un trajet mais n'ont pas trouvé de passagers, d'une part, et les conducteurs proposant de courts trajets, qui pourront dès lors recevoir une allocation dont le montant pourra excéder le strict partage des frais, d'autre part.

L'article 18 a été intégralement réécrit en séance publique à l'initiative de votre rapporteure Mme Béragère Couillard, afin de soumettre la mise à disposition de véhicules, cycles et engins en *free-floating* à la possession d'un titre d'occupation du domaine public ; ces dispositions permettront ainsi de concilier l'essor de ces nouvelles formes de mobilité avec la nécessité de réguler leur occupation de l'espace public.

Enfin, l'article 20 a été rétabli en séance publique à l'initiative de votre rapporteure Mme Béragère Couillard, dans une rédaction profondément remaniée. Il introduit désormais dans le code des transports des **droits nouveaux reconnus aux travailleurs indépendants des plateformes numériques de mobilité** :

– droit de connaître la distance couverte par la prestation qu'ils réalisent et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront ;

– droit de refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une quelconque pénalité ;

– droit de choisir leurs plages horaires d'activité et leurs périodes d'inactivité et de se déconnecter durant leurs plages horaires d'activité.

Des chartes sociales complémentaires, mises en place par les plateformes, pourront également octroyer des droits supplémentaires aux travailleurs avec lesquelles elles sont en relation.

**En nouvelle lecture, votre commission a essentiellement apporté des modifications rédactionnelles ou des précisions juridiques aux articles du titre II.**

L'Assemblée nationale a profondément enrichi les dispositions visant à favoriser des mobilités plus propres et plus actives, **au sein du titre III.**

L'objectif de **décarbonation totale du secteur des transports terrestres** à échéance 2050 a été inscrit dans le projet de loi. Pour ce faire, une étape importante a été fixée en 2040, avec la fin de la vente des véhicules neufs à énergie fossile. Pour parvenir à ces objectifs, des obligations de « verdissement » des flottes captives, par l'acquisition de véhicules à faibles émissions, ont été fixées, qui augmenteront progressivement au cours des années 2020, tant pour le secteur public que pour les grandes flottes du secteur privé et pour les centrales de réservation.

Pour permettre ce développement, les règles afférentes au pré-équipement et à l'équipement en **bornes de recharge électrique**, et visant à favoriser le déploiement des **stations d'avitaillement en gaz**, ont été substantiellement renforcées. Ainsi, l'exercice du droit à la prise a été simplifié, la possibilité de raccordements indirects de bornes de recharge au réseau a été créée, les coûts de raccordement des bornes au réseau électrique seront plus largement pris en charge,

les EPCI pourront créer des schémas de déploiement des bornes et les parkings connaîtront des normes d'équipement plus ambitieuses.

L'Assemblée a également souhaité encourager fortement le **report modal vers les mobilités actives** et en particulier vers le vélo. En cas d'ouverture ou de rénovation de voie urbaine ou interurbaine, un aménagement cyclable devra être prévu par défaut et ne pourra pas, sauf exception, se limiter à une bande cyclable. La possibilité de créer des stationnements sécurisés dans les parkings des bâtiments sera renforcée. Le schéma national des véloroutes ainsi que le régime juridique de ces dernières ont été inscrits dans la loi, de même que le principe du maintien de la continuité des itinéraires cyclables existants et l'objectif de la continuité du réseau.

Enfin, des dispositifs incitatifs ont été créés ou renforcés, afin de **favoriser le recours à des mobilités plus propres** et de **lutter contre la pollution de proximité**. Ainsi, les publicités pour les véhicules à moteur devront être accompagnées d'un message incitant aux mobilités actives, collectives et partagées. La création du forfait mobilité durable cumulable avec les autres prises en charge des frais de transport, devrait également favoriser le vélo et le covoiturage. Par ailleurs, l'Assemblée nationale a renforcé les dispositifs de lutte contre la pollution de proximité en imposant que soient fixées des trajectoires de réduction progressive des émissions de polluants.

**En nouvelle lecture, votre commission a apporté des précisions rédactionnelles. Elle a également renforcé l'obligation de réaliser des aménagements dédiés exclusivement à la circulation des cyclistes et permis la prise en charge de titres de transport en commun par l'intermédiaire du forfait mobilités durables.**

**S'agissant du titre V**, l'Assemblée nationale a adopté une série de mesures qui visent à faciliter le passage du **permis de conduire** : institution d'un livret d'apprentissage numérique et d'un contrat-type dans les auto-écoles (qui permettra de mieux comparer les prestations), création d'un mécanisme de sur-amortissement fiscal pour l'acquisition par les écoles de conduite de simulateurs ; mise en place d'une expérimentation de désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire ; extension du dispositif de conduite encadrée (articles 31 et 31 *bis* A). La commission a également adopté un amendement libéralisant de façon progressive et adaptée le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile, ce qui doit permettre de faire baisser leur prix (article 31 *sexies*).

L'Assemblée a complété les mesures relatives à la **sécurité routière** prévues par l'article 31 pour empêcher, pendant une durée limitée, la rediffusion du signalement de certaines positions des forces de l'ordre en bord de route par le truchement d'outils d'aide à la conduite et à la navigation. Ce dispositif ne vise pas les contrôles de vitesse mais les contrôles relatifs à l'alcoolémie ou à l'usage

de stupéfiants, ou encore les contrôles relatifs à des opérations de lutte contre la criminalité (terrorisme, délinquance, enlèvement, évasions).

L'Assemblée a également adopté une série de mesures visant à renforcer la **sécurité dans les transports en commun**. Elle a inscrit dans la loi le principe selon lequel les usagers des autobus peuvent bénéficier de l'arrêt à la demande en période nocturne (article 31 *bis* C). Elle a ouvert au juge la possibilité de prononcer une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public à l'encontre des personnes ayant commis dans les transports publics soit un crime, soit un délit prévu par le code pénal, puni d'une peine d'emprisonnement et commis en état de récidive légale (article 31 *ter* A). Par ailleurs, pour renforcer la lutte contre la menace terroriste, l'Assemblée a adopté un article rendant possible la réalisation d'une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents du GPSR et de la SUGE (article 33 *bis* AA).

L'Assemblée a modifié les dispositions relatives au **transfert des salariés de la RATP** prévues par l'article 39 pour préciser les garanties dont bénéficient les salariés transférés. Elle a aussi mis en place une procédure de transfert automatique des contrats de travail en cas de changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs et défini les garanties dont disposent les salariés. Si ce dispositif s'applique dans toute la France, il permettra notamment de sécuriser la situation des personnels d'OPTILE et de garantir la continuité du service public dans les zones de la grande couronne où l'ouverture à la concurrence des services de bus aura lieu dès 2021. La loi confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) le soin de régler les litiges en cette matière. Par ailleurs, l'article 38 *bis* B modifie et élargit le collège de l'ARAFER (qui va devenir l'Autorité de régulation des transports).

L'Assemblée nationale a également introduit des dispositions **pour transférer à Île-de-France Mobilités les recettes liées la valorisation commerciale et publicitaire en gare** et clarifier les compétences de chaque acteur afin d'améliorer la gouvernance du projet du Grand Paris Express, notamment afin de permettre à la Société du Grand Paris (SGP) de passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments qui sont confiés à Île-de-France Mobilités, jusqu'à leur remise en gestion (article 38 *quater*). L'Assemblée a par ailleurs adopté des dispositions visant à permettre à la SGP de **créer des filiales ou de prendre des participations dans des sociétés sur le fondement de la valorisation de son patrimoine immobilier** (article 38 *quinquies*). Pour réduire le niveau des prélèvements obligatoires mobilisés pour le Grand Paris Express, il importe en effet de maximiser le niveau des recettes commerciales susceptibles d'être acquises par la SGP.

**En nouvelle lecture, votre commission a essentiellement apporté des modifications rédactionnelles ou apporté des précisions juridiques aux articles du titre V. Ces précisions concernent notamment les délits pouvant donner lieu à la peine d'interdiction de paraître, prévue par l'article 31 *ter* A ; la stratégie de développement du tourisme fluvial sur les canaux à petit gabarit ; ou encore l'assiette de la garantie de rémunération des salariés transférés, qui sera bien la même que celle prévue par le code du travail (article 39).**





## COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

### TITRE I<sup>ER</sup> A PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a souhaité, à l'initiative de son rapporteur, déplacer le titre IV du projet de loi, intitulé « Programmation des investissements dans les transports », afin que cette division figure en tête du texte. À cet effet, elle a supprimé l'article 30, qui était l'article unique du titre IV dans le projet de loi initial.

L'article 1<sup>er</sup> A reprend, en la modifiant, la teneur de l'article 30. L'article 1<sup>er</sup> B reprend pour sa part les éléments de programmation financière qui figuraient dans le rapport annexé au projet de loi. Les articles 1<sup>er</sup> C et 1<sup>er</sup> D, ajoutés par le Sénat en commission, et l'article 1<sup>er</sup> E, ajouté par le Sénat en séance publique, contiennent des dispositions nouvelles.

Lors de l'examen en première lecture, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a supprimé l'article 1<sup>er</sup> E.

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté trois articles additionnels : l'article 1<sup>er</sup> DA, sur la proposition du Gouvernement, l'article 1<sup>er</sup> EA, sur la proposition de Mme Delphine Batho, et l'article 1<sup>er</sup> F, sur la proposition de votre rapporteur.

En nouvelle lecture, la commission a adopté le titre I<sup>er</sup> A en lui apportant seulement trois corrections de détail proposées par votre rapporteure, pour repousser notamment des délais de remise de rapport compte tenu de l'échec de la CMP et de la prolongation de l'examen du texte.

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

**Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

**1. L'article 1<sup>er</sup> A**

Par rapport à l'article 30 du projet de loi initial, l'article 1<sup>er</sup> A, introduit par le Sénat et relatif à la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports, apporte plusieurs modifications notables. En particulier :

- il déplace en tête d'article l'approbation du rapport annexé ;
- il étend la période de référence à l'horizon 2037, afin qu'elle coïncide avec la délimitation opérée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son rapport ;
- il place le troisième objectif du texte initial en première position et le reformule en partie (« *Réduire les inégalités territoriales* ») ;
- il place par conséquent le premier objectif du texte initial en deuxième position et en modifie également la formulation (en insérant notamment au début de l'alinéa le membre de phrase : « *Améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité* ») ;
- il ajoute la diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les éléments du troisième objectif ;
- il ajoute les mentions « *en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier* » et « *notamment en engageant une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial* » dans l'énoncé du quatrième objectif relatif à l'efficacité des transports de marchandises ;
- il ajoute le « *développement de l'usage de véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués* » dans l'énoncé du cinquième programme d'investissement prioritaire, relatif au transport de marchandises ;
- il supprime le III, qui abrogeait la section du code des transports relative au schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) ; cette suppression est en cohérence avec l'introduction par la commission du Sénat d'une nouvelle rédaction de cette section à l'article 1<sup>er</sup> C.

## 2. Le rapport annexé

Afin d'asseoir la programmation sur des ressources pérennes, la commission du Sénat a adopté un amendement du rapporteur visant à :

– la sanctuarisation des ressources affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars (alinéa 10 du texte transmis à l'Assemblée nationale) ;

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

– l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la programmation (alinéa 12), sans toutefois préciser la nature de cette ressource.

Elle a également adopté trois amendements du rapporteur visant respectivement :

– à renforcer la connaissance, la surveillance et la sécurité des ouvrages d'art et des ponts, en prévoyant qu'un effort particulier serait déployé en la matière dans le cadre de la programmation (alinéa 30) ;

– à renforcer les moyens alloués à la sécurité des passages à niveau (alinéa 37) ;

– à préciser que l'AFITF continue à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) (alinéa 38).

Elle a adopté un amendement de M. Rémy Pointereau introduisant une référence à la liste et la programmation des opérations fixées par le tableau 6 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (alinéa 80).

Elle a enfin précisé, à l'initiative de son rapporteur, que les ressources de la programmation devaient permettre, à terme, la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets d'infrastructures prévus par le scénario 3 établi par le Conseil d'orientation des infrastructures, puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019-2037 (alinéa 82).

En séance publique, les principales modifications apportées au rapport annexé ont été les suivantes :

- ajout d'une phrase recommandant de réaliser de manière concomitante les différentes opérations de modernisation des lignes ferroviaires structurantes lorsque cela permet de réduire les coûts et de limiter les nuisances pour les usagers (alinéa 37 du texte transmis à l'Assemblée nationale) ;

- ajout d'une phrase invitant l'État à étudier le « *développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET), notamment permettant de développer l'offre des trains de nuit* » (alinéa 40) ;

- ajout d'un alinéa indiquant qu'« *un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies* » (alinéa 53) ;

- ajout d'un alinéa indiquant que « *la disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport* » (alinéa 65) ;

- affirmation du soutien à la filière hydrogène (alinéa 66) ;

- affirmation du soutien à la végétalisation des infrastructures de la mobilité (alinéa 67) ;

- ajout d'un alinéa précisant que les calendriers prévisionnels des phases d'étude et de réalisation des ouvrages retenus dans le cadre des contrats de plan État-région résultant de la programmation sont communiqués aux collectivités locales concernées (alinéa 76) ;

- ajout, contre l'avis de la commission et du Gouvernement, d'un alinéa indiquant notamment que « *l'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin* » (alinéa 78) ;

- ajout, contre l'avis de la commission et du Gouvernement, de la mention de l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dans l'alinéa se référant à la liste des opérations fixée par le tableau 6 du rapport du COI (alinéa 80) ;

- ajout d'un alinéa indiquant que « *l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures* » (alinéa 83).

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

#### 1. L'article 1<sup>er</sup> A

Les principales modifications apportées en commission sont les suivantes :

- *Place de l'alinéa portant approbation du rapport annexé*

Dans sa réécriture de l'article 30 du projet de loi initial, devenu article 1<sup>er</sup> A du texte transmis à l'Assemblée nationale, le Sénat a placé en tête d'article l'approbation du rapport annexé.

Afin de clarifier l'ordre des alinéas et afin de mieux faire apparaître que le rapport annexé est la déclinaison des objectifs et programmes présentés dans l'article, la commission a souhaité, à l'initiative de votre rapporteure, replacer au début de l'article l'énoncé de son objet même, à savoir « *la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037* ».

En conséquence, un autre amendement de votre rapporteure fait figurer l'approbation du rapport annexé dans un II à la fin de l'article 1<sup>er</sup> A.

- *Réécriture de l'objectif n° 1*

À l'initiative de votre rapporteure, la commission a adopté un amendement dont l'objet était de préserver des éléments de la rédaction du projet de loi initial tout en mettant en exergue l'objectif de réduction des inégalités territoriales tel qu'il avait été formulé par le Sénat.

- *Réécriture de l'objectif n° 2*

La commission a également souhaité, par l'adoption d'un amendement de votre rapporteure, reprendre l'objectif d'amélioration des offres de déplacements du quotidien dans la formulation de l'article 30 du projet de loi initial. En effet, les déplacements du quotidien sont au cœur de ce projet de loi, tout comme ils étaient au cœur du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

- *Affirmation de l'objectif de sécurité pour les nouvelles mobilités et les mobilités alternatives*

La commission a adopté un amendement de la commission des affaires économiques affirmant l'importance des questions de sécurité dans la stratégie de déploiement des nouvelles solutions de mobilité ou des mobilités alternatives.

## 2. Le rapport annexé

Le rapport annexé a fait l'objet de plusieurs modifications substantielles en commission.

La commission a néanmoins rejeté tous les amendements évoquant des projets d'infrastructures particuliers. En effet, comme son homologue au Sénat, M. Didier Mandelli, votre rapporteure a estimé qu'il s'agissait d'amendements d'appel n'ayant pas vocation à être adoptés. L'exposé des motifs du présent texte comporte une liste des principaux projets dont le financement est prévu, tout comme le scénario 2 du COI, auquel le texte renvoie. Intégrer au cas par cas des projets dans le rapport annexé exposerait le législateur à des erreurs d'appréciation ou à des omissions, et aurait pour conséquence de fragiliser l'équilibre trouvé dans les travaux du COI.

Les principaux amendements adoptés portent sur les points suivants :

- *Possibilité de lissage des dépenses de l'AFITF pour la période 2019-2023*

Suivant l'avis favorable de votre rapporteure et l'avis de sagesse du Gouvernement, la commission a adopté un amendement de la commission des finances, présenté par la rapporteure pour avis Mme Anne-Laure Cattelot, et dont l'objectif est de préciser que la chronique annuelle des dépenses de l'AFITF mentionnée dans le projet de loi doit être appréciée de façon globale. L'amendement indique en conséquence que le total des financements pour la période 2019-2023 atteindra 13,7 milliards d'euros. Il sera ainsi possible, le cas échéant, de lisser sur la durée de la programmation le rattrapage de l'écart d'environ 200 millions d'euros constaté, pour 2019, entre le budget initial de l'AFITF et la chronique de programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités.

- *Ressources complémentaires de l'AFITF*

La commission a également voté un amendement de votre rapporteure visant à laisser ouverte la possibilité d'affecter à l'AFITF plusieurs ressources complémentaires, dans la limite des montants fixés par la programmation, alors que la rédaction issue du vote du Sénat mentionne seulement « une ressource », sans en préciser d'ailleurs la nature.

- *Principe de l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion*

Par l'adoption d'un amendement de votre rapporteure, la commission a souhaité poser le principe de l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Instaurée en 2006, cette taxe, dite « taxe Chirac », alimente le Fonds de solidarité pour le développement (FSD) dans la limite d'un plafond annuel fixé à 210 millions d'euros. Le solde est affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Ce surplus est en augmentation chaque année du fait de l'accroissement continu du nombre de passagers. Le produit total de la taxe s'est élevé à 224,5 millions d'euros en 2017 et à 241,7 millions d'euros en 2018. On peut donc estimer que le montant annuel supplémentaire qui pourra être dédié aux infrastructures et aux mobilités durables s'élèvera à plus de 30 millions d'euros et connaîtra des augmentations substantielles <sup>(1)</sup>.

Une telle affectation présente l'avantage de faire contribuer le transport aérien, fort émetteur de gaz à effet de serre, au financement des infrastructures et au développement des mobilités durables. En l'espèce, la contribution demeure modeste au regard du besoin de recettes supplémentaires de l'AFITF, mais elle a une portée symbolique forte, elle ouvre la voie à d'autres initiatives pour faire contribuer l'aérien au développement des mobilités les moins polluantes et elle conforte la position du Gouvernement au plan international.

Du reste, le 9 juillet 2019, à l'issue du deuxième Conseil de défense écologique, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires destinées à augmenter les ressources de l'AFITF : d'une part, la France appliquera une éco-contribution sur le transport aérien ; d'autre part, à partir de 2020, le remboursement partiel dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole sera réduit de 2 centimes par litre. Les ressources ainsi dégagées (respectivement 180 millions et 140 millions d'euros) seront intégralement consacrées à la présente programmation des investissements.

---

(1) Le nombre de passagers de vols commerciaux au départ du territoire français a progressé de 3,11 % entre 2015 et 2016, de 6,11 % entre 2016 et 2017 et de 5,08 % entre 2017 et 2018 (source : DGAC).

## **Les mesures concernant les transports aérien et routier annoncées par le Gouvernement le 9 juillet 2019**

### **Une éco-contribution sur le transport aérien**

L'éco-contribution annoncée par le Gouvernement s'appliquera sur les vols au départ de la France. Toutes les compagnies sont concernées, quelle que soit leur nationalité, ce qui ne désavantagera pas les compagnies françaises.

L'éco-contribution sera progressive et modulée selon la classe : de 1,5 euro par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique, jusqu'à 18 euros par billet sur un vol hors UE en classe affaires.

Au total, cela représentera 180 millions d'euros pour le transport aérien à partir de 2020. Cette somme sera intégralement affectée à la programmation des investissements, autrement dit au financement des transports du quotidien des Français.

Cette mesure ne s'appliquera pas aux vols intérieurs au départ ou vers la Corse et les outre-mer, ni sur les liaisons d'aménagement du territoire.

Au-delà de cette éco-contribution, le transport aérien est engagé dans un effort important pour sa transition écologique. Le Gouvernement l'accompagne, notamment en matière de recherche pour parvenir à des motorisations plus propres, ou d'accélération du déploiement du biocarburant dans la filière.

### **Réduction du remboursement partiel du gazole des transporteurs routiers dès 2020**

À partir de 2020, le remboursement partiel dont bénéficieront les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole sera réduit de 2 centimes d'euro par litre. Cette mesure va dans le sens des réflexions menées de longue date sur la participation du transport routier de marchandises au financement des infrastructures qu'il emprunte.

Cette réduction d'une niche fiscale anti-écologique n'est pas une nouvelle taxe. Au total, cela représente une contribution de 140 millions d'euros par an en année pleine. Une somme reversée en intégralité à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Par ailleurs, le Gouvernement a pérennisé ou renforcé un certain nombre de dispositifs pour accélérer le verdissement des flottes de poids lourds dans un secteur déjà engagé dans la transition écologique.

*Source : <https://www.gouvernement.fr/ce-qu-il-faut-retenir-du-2e-conseil-de-defense-ecologique>*



● *Précision sur les rôles respectifs des différentes autorités en matière de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art*

À l'initiative de votre rapporteure et suivant l'avis favorable du Gouvernement, la commission a modifié un alinéa, introduit par le Sénat, qui prévoyait l'accompagnement par l'État de l'inventaire, de la surveillance, de l'entretien et, le cas échéant, de la réparation des ouvrages d'art et des ponts.

En effet, cette volonté d'accompagnement est déjà satisfaite par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM), créé en 2010 à l'initiative du ministre chargé des transports, de l'Assemblée des départements de France et des fédérations nationales d'ingénierie et de travaux publics. L'IDRRIM pilote notamment l'Observatoire national de la route (ONR), et participe aux conférences techniques interdépartementales animées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Ces dispositifs existants seront consolidés par l'Agence nationale de la cohésion des territoires qui aura vocation à appuyer les collectivités en matière d'ingénierie.

Par ailleurs, en tant que gestionnaires routiers, les différentes collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris des choix de leurs priorités et de leurs politiques ainsi que des niveaux d'investissement, sans intervention de l'État.

● *Étude sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) et sur l'amélioration de l'offre des trains de nuit*

La commission a adopté, suivant l'avis favorable du Gouvernement, un amendement de votre rapporteure visant à satisfaire de très nombreux amendements insistant sur la possibilité de développer de nouvelles lignes de TET et d'améliorer l'offre de trains de nuit. Il est en effet primordial de donner un nouvel essor à ces lignes qui sont un outil majeur de désenclavement et qui représentent une alternative efficace et décarbonée à la voiture et à l'avion.

Cet amendement prévoit qu'avant le 30 juin 2020, le Gouvernement consacrera à ces sujets une étude qu'il transmettra au Parlement.

● *Réalisation de projets de « RER métropolitains »*

Après avis favorable du Gouvernement et de votre rapporteure, la commission a adopté un amendement de M. Benoît Simian visant à mentionner les projets de « RER métropolitains » parmi les opérations à enclencher rapidement dans le domaine ferroviaire.

● *Déclaration d'utilité publique et travaux d'amélioration du réseau routier existant*

Le Sénat avait introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux consistant à privilégier des aménagements ponctuels plutôt que de reporter de manière répétée une mise complète à deux fois deux voies. En effet, un amendement adopté en séance publique précise : « *sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et aménagements fonciers ont été réalisés* ».

Or, quel que soit l'état d'avancement des procédures et des acquisitions foncières, les projets doivent être poursuivis dans un esprit pragmatique en les adaptant au contexte, aux enjeux de trafic, aux exigences environnementales et aux contraintes budgétaires.

Par ailleurs, le coût des études amont et des acquisitions foncières n'excède pas en général 10 % du coût total d'une opération ; le franchissement de ces étapes ne doit pas par conséquent interdire la possibilité de réinterroger la pertinence réelle d'une opération de mise à deux fois deux voies souvent envisagée de nombreuses années auparavant.

Enfin, les aménagements à deux fois deux voies sont difficiles à financer et doivent être réservés aux situations où le besoin est avéré, quitte à réviser un plan d'aménagement historique qui ne correspond plus aux besoins au profit de solutions plus légères, plus phasables et donc plus faciles à financer.

C'est pourquoi, suivant l'avis favorable du Gouvernement, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui supprime l'ajout du Sénat.

● *Possibilité de faire porter par une délégation de service public autoroutier la création de certaines infrastructures*

Un amendement, adopté par la commission des finances et défendu en commission du développement durable par M. Joël Giraud, rapporteur général du budget, visait à autoriser l'adossement des sections à gabarit routier à une concession autoroutière existante.

Le droit de l'adossement est en effet fondé sur un principe général qui encadre très strictement l'adossement d'une autoroute à une autre section d'autoroute – une petite section en général, permettant de compléter l'autoroute préexistante. Il n'est pas prévu d'adossement à des gabarits routiers. Or, dans de nombreux cas, le gabarit routier est nécessaire, soit parce que la rentabilité attendue n'est pas suffisante, soit parce que la géomorphologie de la zone ne permet pas d'insérer un gabarit autoroutier, soit pour des raisons environnementales et d'acceptabilité par les populations.

La commission a adopté cet amendement après que le Gouvernement a émis un avis favorable et votre rapporteure un avis de sagesse.

• *Suppression de la référence au tableau 6 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et à l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône*

Le Sénat avait souhaité insérer dans le rapport annexé une référence au tableau 6 du rapport du COI et à l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Le tableau 6 détaille la programmation des différentes opérations selon les trois scénarios examinés par le COI, ainsi que leur phasage.

Il s'agit bien entendu d'un tableau indicatif. Le mentionner dans le présent rapport annexé aurait présenté le risque d'enfermer la programmation dans un schéma rigide, alors que chacun sait que tous ces projets peuvent faire l'objet d'ajustements au fil de leur réalisation.

En outre, le rapport annexé se réfère au scénario 2 pour ce qui est des grands projets. Or le tableau 6 comporte une multitude de projets de moindre ampleur dont la nature et le calendrier peuvent être modifiés en fonction des priorités définies par les collectivités territoriales et du déroulement concret des travaux.

C'est pourquoi la commission a adopté un amendement de votre rapporteure visant à supprimer la référence à ce tableau 6, sur un avis favorable du Gouvernement.

S'agissant de la référence à l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, la ministre a indiqué en présentant un amendement du Gouvernement supprimant cette référence que ce projet ne figurait pas dans les priorités du Conseil d'orientation des infrastructures, mais que « *de nouvelles études ont été réalisées, qui pourraient permettre de réévaluer le bilan socio-économique des trente kilomètres manquants. Nous sommes convenus [avec la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté et le représentant de la région Grand-Est] que le Conseil d'orientation des infrastructures pourra analyser le sujet lorsqu'il va reprendre ses travaux, dans la perspective d'une inscription sur la période 2023-2028.* »

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission a adopté cet amendement.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

### **1. L'article 1<sup>er</sup> A**

L'Assemblée nationale a adopté deux amendements identiques n<sup>os</sup> 2720 et 3429, défendus respectivement par M. Michel Delpon et M. Jean-Marie Sermier, visant à introduire un sixième programme d'investissement prioritaire consacré au

*« déploiement des infrastructures d'avitaillement pour les véhicules à faibles et très faibles émissions ».*

Votre rapporteure et le Gouvernement avaient auparavant demandé le retrait de ces amendements, les considérant comme satisfaits par les orientations définies dans le projet de loi. La ministre des transports a également précisé que *« les moyens nécessaires au déploiement de ces infrastructures de recharge ne relèvent pas de la même logique d'investissement que les infrastructures elles-mêmes. Pour les bornes de recharge électrique, la logique de ces technologies matures consiste ainsi à tendre vers un modèle économique de la recharge dans des conditions de marché, étant entendu qu'existent des dispositifs comme les programmes d'investissements d'avenir – PIA – ou les certificats d'économies d'énergie, qui permettent d'accompagner la montée en puissance du dispositif. Il faut par ailleurs rappeler l'important soutien public à la conversion du parc automobile et l'existence d'une réglementation relative à l'implantation des bornes de recharge.*

*« C'est également le cas pour le gaz naturel liquide et pour l'hydrogène dont la technologie n'est pas encore totalement mûre, en particulier en ce qui concerne l'approvisionnement, l'exploitation et la sécurité. Le soutien à l'innovation s'effectue ici par le biais du PIA. Il paraît donc inutile d'alourdir la charge de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF – alors qu'existent d'autres dispositifs. »<sup>(1)</sup>*

## **2. Le rapport annexé**

Suivant l'avis favorable du Gouvernement, l'Assemblée nationale a adopté l'amendement n° 2212 de votre rapporteure visant à satisfaire les très nombreux amendements déposés sur plusieurs articles du projet de loi afin d'affirmer la prise en compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultramarins et frontaliers.

Elle a également adopté l'amendement n° 1189 de Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, tendant à préciser qu'en matière d'ouvrages d'art et de ponts, *« les dispositifs existants d'appui de l'État aux collectivités territoriales en matière d'ingénierie seront consolidés ».*

Sur la proposition de votre rapporteure et avec l'avis favorable du Gouvernement, elle a supprimé l'alinéa prévoyant d'assurer la disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport. En effet, il peut s'avérer dommageable de bloquer systématiquement leur transfert et de figer ainsi ce patrimoine, alors même qu'il peut être appelé à avoir une seconde vie en étant réutilisé pour d'autres modes de transport ou d'autres aménagements.

---

(1) *Compte rendu intégral de la deuxième séance du jeudi 13 juin 2019.*

Elle a adopté l'amendement n° 1807 de Mme Véronique Riotton précisant que la démarche de programmation des travaux des voies d'accès au tunnel Lyon-Turin doit avoir pour horizon 2023 (avis de sagesse de la commission et du Gouvernement).

Enfin, elle a supprimé, sur la proposition de votre rapporteure et avec l'avis favorable du Gouvernement, la référence aux projets prévus dans le scénario 3 du COI, qui avait été introduite par le Sénat.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

À l'initiative de votre rapporteure, la commission a apporté une modification à l'article 1<sup>er</sup> A et une modification au rapport annexé.

S'agissant de l'article, elle a supprimé l'alinéa 13, qui avait été introduit par amendement en séance publique contre l'avis de la commission et du Gouvernement et qui créait un sixième programme d'investissement prioritaire consacré aux infrastructures d'avitaillement pour les véhicules à faibles émissions.

S'agissant du rapport annexé, elle a repoussé du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2020 la date limite de présentation, par SNCF Réseau, du plan mentionné à l'alinéa 49. Il convenait de tenir compte de l'échec de la commission mixte paritaire réunie le 10 juillet 2019, qui a pour effet mécanique de prolonger la discussion du texte au Parlement, et, partant, la date de sa promulgation en cas d'adoption.

Par ailleurs, la commission a repoussé de nombreux amendements relatifs aux spécificités de certains territoires (quartiers prioritaires de la politique de la ville, territoires ruraux, territoires de montagne, insulaires, ultra-marins ou frontaliers) et au développement des trains de nuit, considérant qu'ils étaient satisfaits par la rédaction de l'article et par les alinéas 25 et 42 du rapport annexé.

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

#### **Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

À l'initiative de son rapporteur, le Sénat a introduit cet article qui reprend la programmation chiffrée des dépenses de l'AFITF telle qu'elle figure dans le rapport annexé, à savoir, pour la période 2019-2023 (en crédits de paiement et en millions d'euros courants) :

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

Il est également précisé au dernier alinéa que :

« *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.* »

Cela correspond à une moyenne de 2,86 milliards d'euros par an de 2023 à 2027.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modifications autres que rédactionnelles. Elle a notamment repoussé tous les amendements visant à modifier la trajectoire financière telle qu'elle avait été fixée dans le projet de loi initial.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> B sans modification.

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

(article L. 1212-1 du code des transports)

### **Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et actualisation de la programmation des investissements de l'État dans les transports**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 1<sup>er</sup> C a été introduit en commission par un amendement du rapporteur. Il renvoie à un décret la définition des missions, de la composition, de l'organisation et du fonctionnement du Conseil d'orientation des infrastructures, précisant seulement que le COI « *comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs* », comme c'était d'ailleurs le cas en 2017.

Il indique également que :

« *Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport, suivi d'un débat, sur la*

*mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi.* »

Enfin, il pose le principe d'une révision quinquennale de la programmation fixée par le présent texte, la première révision devant intervenir « *au plus tard le 30 juin 2022* ».

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

- *Concernant le COI*

La commission, conformément à l'avis du Gouvernement et de la rapporteure, a repoussé tous les amendements tendant à préciser les missions, la composition, l'organisation ou le fonctionnement du COI. Ces sujets ont été renvoyés lors des débats à un futur décret.

- *Sur le délai fixé pour la première révision de la présente programmation*

La commission a adopté, suivant l'avis favorable du Gouvernement, un amendement de votre rapporteure tendant à allonger le délai fixé pour la première révision de la présente programmation.

En effet, les sénateurs ont souhaité préciser que la programmation ferait l'objet d'une première révision « *au plus tard le 30 juin 2022* ».

Le choix de cette date soulevait une difficulté : dans le cours normal du calendrier institutionnel, le premier semestre 2022 sera marqué par l'élection présidentielle et les élections législatives. Il est peu vraisemblable – et peu souhaitable – qu'une révision de la programmation en matière de transports intervienne en pleine campagne électorale.

C'est pourquoi la commission a choisi de prévoir une révision au plus tard le 30 juin 2023, afin de laisser à la majorité issue des élections de 2022 un certain délai pour confirmer, adapter ou infléchir les orientations définies dans la présente loi.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Sur la proposition de votre rapporteure et suivant l'avis favorable du Gouvernement, l'Assemblée nationale a substitué au mot « révision » le mot « actualisation », plus adapté s'agissant d'un texte de programmation des investissements sur le long terme.

Concernant la remise du rapport annuel sur la mise en œuvre de la programmation, l'Assemblée a supprimé la mention « suivi d'un débat », considérant qu'il n'était pas opportun de contraindre les assemblées parlementaires dans la fixation de leur ordre du jour.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> C sans modification.

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

#### **Habilitation du Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestres**

Adopté par la commission sans modification

L'article 1<sup>er</sup> DA a été introduit par l'amendement n° 3587 du Gouvernement, déposé au cours de la discussion en séance publique. La ministre chargée des transports avait annoncé lors de l'examen en commission qu'un amendement de cette nature était en préparation, afin de répondre aux demandes de nombreux parlementaires et élus locaux. L'exposé sommaire précise que cette habilitation « vise à formaliser une échéance de concrétisation de l'engagement inscrit dans le rapport annexé relatif à l'accompagnement par l'État de la mise en œuvre de sociétés de financements sur le modèle de la Société du Grand Paris »<sup>(1)</sup>.

#### I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 34 de la Constitution dispose que les règles concernant « la création de catégories d'établissements publics » relèvent du domaine de la loi. Dans la mesure où il n'existe pas de catégorie d'établissement public ayant pour mission le financement d'infrastructures de transport terrestre, il y a bien lieu de fixer par la loi soit les conditions de création, soit la création en elle-même, de tels établissements.

- *L'exemple de la Société du Grand Paris*

Dans la mesure où la Société du Grand Paris est citée en exemple, il convient de rappeler les deux premiers alinéas de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris :

---

(1) V. le dernier alinéa du rapport annexé : « Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financement permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures. »



*« I. – Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé "Société du Grand Paris".*

*« II. – L'établissement public "Société du Grand Paris" a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. À cette fin, l'établissement public "Société du Grand Paris" peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. »*

L'article 9 de la même loi précise les ressources du nouvel établissement :

*« L'établissement public Société du Grand Paris bénéficie notamment des ressources suivantes :*

*« 1° Les dotations en capital apportées par l'État ;*

*« 2° Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;*

*« 3° Les emprunts sur les marchés financiers ;*

*« 4° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des articles L. 311-4 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 13 et 22 de la présente loi ;*

*« 5° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;*

*« 6° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;*

*« 7° Les produits des redevances et produits pour services rendus ;*

*« 8° Les produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;*

*« 9° Les dons et legs ;*

*« 10° Tous autres concours financiers. »*

Le champ des ressources envisagées est donc très large. Cependant, contrairement au présent texte, la présence de ressources fiscales spécialement créées pour être affectées à l'établissement est mentionnée comme une possibilité et non comme une condition nécessaire.

● *L'exemple de l'établissement public local « Paris La Défense »*

Bien que les missions de l'établissement public local « Paris La Défense », constitué en 2017 à partir de deux établissements existants, soient différentes de celles qui sont envisagées pour les établissements mentionnés dans le présent article, son processus de création offre un point de comparaison intéressant du point de vue juridique puisque c'est la voie de l'ordonnance qui est choisie.

L'habilitation du Gouvernement est prévue au I de l'article 55 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain :

*« I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :*

*« 1° La création d'un établissement public local associant l'État, le département des Hauts-de-Seine, ainsi que des collectivités territoriales et leurs groupements, dont certaines et certains à titre obligatoire, pour l'aménagement, la gestion et la promotion du territoire de "Paris La Défense" ;*

*« 2° La définition des pouvoirs spécifiques attribués à l'État ;*

*« 3° La définition du périmètre d'intervention géographique de cet établissement, en concertation avec les communes concernées ;*

*« 4° La substitution de cet établissement à l'Établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense et à l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche.*

*« Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance. »*

L'ordonnance n° 2017-717 du 3 mai 2017 portant création de l'établissement public Paris La Défense précise la nature de l'établissement (établissement public local à caractère industriel et commercial). Elle en définit les missions, les compétences et l'organisation. Quant au périmètre des ressources, il est ainsi établi :

« Les ressources de l'établissement comprennent :

« 1° Les contributions de ses membres, prévues à l'article L. 328-10 ;

« 2° Les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations susceptibles d'être apportées par l'État, l'Union européenne, les établissements publics, les collectivités territoriales ou leurs groupements ;

« 3° Le produit des emprunts ;

« 4° La rémunération des prestations de services ;

« 5° Le produit de la gestion des biens entrés dans son patrimoine ;

« 6° Le produit de cession des biens et droits mobiliers et immobiliers ;

« 7° Le revenu des biens et droits mobiliers et immobiliers ;

« 8° Les dons et legs ;

« 9° Toutes autres ressources autorisées par les lois et règlements. »

Étant donné la nature et les missions de l'établissement, aucune ressource fiscale n'est prévue.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 1<sup>er</sup> DA tend à autoriser le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la loi, « toute mesure relevant du domaine de la loi afin de créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxe ».

Il est ajouté que : « Ces établissements peuvent également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures ou de mettre en place les services complémentaires ou connexes à ces infrastructures » et que : « Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet. »

Lors de la présentation de l'amendement, la ministre chargée des transports a précisé quels projets d'infrastructures pourraient être concernés :

« Cette disposition, que je crois attendue, répond notamment à des demandes formulées dans plusieurs amendements, relativement aux lignes Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et à d'autres projets défendus par des collectivités, tels que l'Anneau des sciences à Lyon et, peut-être, la troisième ligne

*du métro toulousain, sans oublier tous les enjeux de mobilité qui se posent dans la métropole d'Aix-Marseille.*

*« Pour ces grands projets, la création d'une société dédiée peut être une solution adaptée. Des sociétés de ce genre peuvent en effet assumer une dette de long terme et être financées par des taxes locales affectées. Cette création, j'ai eu l'occasion de le dire, ne doit pas induire un prélèvement supplémentaire sur la programmation définie par le Conseil d'orientation des infrastructures, mais elle peut nous permettre d'accélérer un certain nombre de projets, si telle est bien l'attente des collectivités locales et si nous parvenons à réaliser un montage financier reposant sur des ressources locales. »<sup>(1)</sup>*

Il apparaît donc qu'un des principaux facteurs d'accélération des projets est la facilitation du recours à l'emprunt. L'exposé sommaire indique à cet égard que : *« Les sociétés de projet dont la création est prévue par le présent article seraient en toute hypothèse considérées comme des administrations publiques au sens de la comptabilité nationale qui est utilisée pour la mesure de la dette et du déficit maastrichtiens. »* En d'autres termes, les emprunts contractés par ces établissements viendraient s'ajouter à la dette publique du pays.

S'agissant des ressources fiscales affectées, l'exposé sommaire précise qu'elles doivent constituer un préalable à la création des établissements publics : *« Le Gouvernement souhaite que l'entrée en vigueur des ordonnances soit subordonnée à la création et à l'affectation effective de ces ressources fiscales par une loi de finances. »*

Par ailleurs, l'article 1<sup>er</sup> DA fixe les critères selon lesquels les projets d'infrastructures pourront donner lieu à la création de tels établissements publics : ils devront avoir fait l'objet *« d'une déclaration d'utilité publique (...), d'une déclaration de projet (...) ou d'une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique et d'une contre-expertise à l'évaluation socio-économique (...) »* – étant entendu que l'évaluation préalable et la contre-expertise doivent montrer une rentabilité socio-économique positive –, ainsi que *« d'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets »*.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> DA sans modification.

---

(1) *Compte rendu intégral de la première séance du vendredi 14 juin 2019.*

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

(article L. 1511-1 du code des transports)

**Bilan des résultats économiques et sociaux  
des grandes infrastructures de transport**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Les articles L. 1511-1 à L. 1511-7 de du code des transports sont issus de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). L'article L. 1511-1 dispose que : « *Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.* » Aussi les projets doivent-ils faire l'objet d'une évaluation préalable (article L. 1511-2) : « *Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport.* » L'article L. 1511-6 prévoit également une évaluation ultérieure : « *Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.* »

Dans son avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités adopté le 13 novembre 2018, le Conseil national de la transition écologique (CNTE) note que ces bilans *ex post*, dont le maître d'ouvrage a la responsabilité, tardent souvent à être produits.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement n° 2797 de Mme Delphine Batho prévoyant qu'en cas de défaillance du maître d'ouvrage pour réaliser un bilan des résultats économiques et sociaux dans le délai fixé, ce bilan est réalisé par un tiers, à la charge du maître d'ouvrage. Un sous-amendement de votre rapporteure, également adopté par l'Assemblée, précise que cette procédure est enclenchée sur décision du ministre chargé des transports.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> EA sans modification.

*Article 1<sup>er</sup> E*

(article L. 1221-1A [nouveau] du code des transports)

**Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale  
à l'optimisation des infrastructures de transport existantes**

Suppression maintenue par la commission

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article, introduit en séance publique au Sénat contre l'avis du rapporteur et du Gouvernement, vise à introduire au début du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II de la première partie du code des transports, avant la première section, un nouvel article tendant à préciser les objectifs de la politique de l'État et de celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes. Celles-ci doivent viser à proposer « *une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires* » et accorder « *la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers.* »

Selon l'exposé sommaire, il s'agit notamment d'éviter « *la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire (...)* ou encore *la fermeture de gares de TGV* » et « *d'envisager la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons* ».

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

**A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a adopté, suivant l'avis favorable du Gouvernement, un amendement de votre rapporteure tendant à supprimer l'article 1<sup>er</sup> E.

Les dispositions introduites par le Sénat paraissent en effet redondantes avec le dispositif de l'article 1<sup>er</sup> A et avec les développements du rapport annexé.

**B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

L'Assemblée nationale a repoussé les amendements tendant à rétablir l'article 1<sup>er</sup> E.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a maintenu la suppression de l'article 1<sup>er</sup> E.

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

**Rapport du Gouvernement sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et dans les autres pays de l'Union européenne**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

La mise en place d'une contribution du secteur aérien à la lutte contre le changement climatique, sous la forme d'une taxe sur le kérosène ou d'une taxe sur les billets d'avion, pose la question du niveau de fiscalité global qui pèse sur le secteur au niveau européen. En effet, il est indispensable de bien connaître les niveaux de fiscalité existants partout en Europe pour éviter que la mise en place d'un tel instrument ne contribue au développement de « fuites de carbone » vers des pays ou des plateformes aéroportuaires qui n'intégreraient pas les mêmes exigences environnementales que les autres.

L'étude récente de la Commission européenne « Taxes in the Field of Aviation and their impact » montre une forte disparité dans les différentes taxes qui s'appliquent à l'aviation (taxe sur les billets d'avion, taxe sur le kérosène, TVA, autres taxes environnementales...). Certains pays, comme le Danemark et l'Irlande, n'appliquent quasiment aucune taxe. Dans les autres États membres, les taxes sont très variables tant par leur assiette que par leur taux.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

De nombreux amendements ont été déposés tant en commission qu'en séance publique pour renforcer la taxation du transport aérien et faire davantage contribuer ce secteur au développement de solutions de transport moins émettrices de polluants et de gaz à effet de serre. Ils ont été repoussés, non pas parce qu'ils n'ouvraient pas de pistes intéressantes, mais parce que de telles dispositions ont vocation à être adoptées en loi de finances, dans le cadre d'une approche globale de la fiscalité environnementale, en se fondant sur des études d'impact poussées et en s'articulant de façon cohérente avec les initiatives prises au niveau de l'Union européenne.

C'est pourquoi l'Assemblée nationale, à l'initiative de votre rapporteure (amendement n° 3322), a décidé en séance publique que le Gouvernement remettra au Parlement un rapport sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays de l'Union européenne, dans le cadre des travaux lancés à l'échelle de l'Union européenne sur une éventuelle taxation du transport aérien. Par l'adoption du sous-amendement n° 3597 de M. Christophe Bouillon, il est précisé que ce rapport sera remis au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2019, afin que le Parlement soit pleinement informé lors de la

discussion du projet de loi de finances pour 2020 et, notamment, de l'instauration de l'éco-taxe sur les billets d'avion annoncée par le Gouvernement.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> F en lui apportant une modification. Elle a en effet voté un amendement de votre rapporteure visant à repousser au 31 mars 2020 la date limite de remise du rapport au Parlement. Il s'agit de tenir compte du fait que la date de promulgation du texte en cas d'adoption sera plus tardive que prévue, du fait de la reprise de l'examen après l'échec de la commission mixte paritaire.



**TITRE I<sup>ER</sup>**  
**AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS**  
**POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS,**  
**DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES**

**CHAPITRE I<sup>ER</sup>**  
**Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire**

*Article 1<sup>er</sup>*

(articles L. 1111-1, L. 1111-2, L. 1111-3, L. 1111-4, L. 1112-4-1, L. 1211-4, L. 1221-4-1 [nouveau], L. 1231-1, L. 1231-1-1 [nouveau], L. 1231-3 [nouveau], L. 1231-4 [nouveau], L. 1231-8, L. 1231-14, L. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-4, L. 1241-5, L. 1241-9, L. 2100-1, L. 2111-24, L. 2121-3-1 [nouveau], L. 2141-19, L. 3111-5, L. 3111-7, L. 3111-8, L. 3111-14 et L. 3111-15 du code des transports et article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République)

**Droit à la mobilité, répartition des compétences d'organisation de la mobilité**  
**entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées**  
**à cette compétence**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

**A. LE DROIT À LA MOBILITÉ ET LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA PROGRAMMATION**

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi remplace l'expression « droit au transport » par l'expression « **droit à la mobilité** » dans les articles L. 1111-2 et L. 1111-4 du code des transports. L'article L. 1111-3 du même code est complété pour assigner des objectifs non pas seulement à la programmation des **infrastructures** mais aussi au déploiement de l'offre de **services** de mobilité. Outre les objectifs déjà prévus par l'article, le projet de loi vise à ce que tant les infrastructures que les services permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, soit par au moins un service public de transport, soit par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacement de la population.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté deux amendements modifiant l'article L. 1111-3 du code des transports : l'un pour remplacer la notion de « compétitivité » des territoires par celle d'« attractivité », et l'autre pour que la programmation des infrastructures prenne en compte les enjeux de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique.

La liste des enjeux devant être pris en compte par la programmation des infrastructures a été de nouveau complétée par le Sénat en séance publique, par l'adoption :

– de cinq amendements identiques précisant que les enjeux du désenclavement, déjà mentionnés dans l'article L. 1111-3, sont « *notamment [ceux] des massifs de montagne et des territoires insulaires* ». L'avis du rapporteur du Sénat sur ces amendements a été favorable, le Gouvernement s'en remettant à la sagesse des sénateurs ;

– d'un amendement ajoutant à la liste des enjeux la protection de la biodiversité.

L'article L. 1111-3 a été complété par un paragraphe visant à ce qu'au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne soit située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. L'amendement vise également à imposer à l'État, dans le même délai, de veiller à ce que les infrastructures de transport disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. Le Gouvernement a donné un avis défavorable à cet amendement.

Le Sénat a également adopté, contre l'avis du Gouvernement, un amendement complétant l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi par un paragraphe qui dispose que les SRADDET (schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) devront prendre en compte l'objectif de désenclavement mentionné à l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision.

Enfin, le Sénat a adopté, contre l'avis du Gouvernement, un amendement chargeant l'État de veiller, lorsqu'il est maître d'ouvrage, à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires.

## **B. LA COMPÉTENCE PARTAGÉE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉS : RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ET MODALITÉS D'EXERCICE DE CELLES-CI**

### **1. Les AOM, les AOMR et les transferts de compétence**

L'article 1<sup>er</sup> procède à une réécriture de l'article L. 1231-1 du code des transports qui définit la liste des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et crée un article L. 1231-3 qui confère aux régions la qualité d'« *autorité organisatrice de la mobilité régionale* » (AOMR). La commune n'est plus l'AOM

« par défaut ». La nouvelle rédaction de l'article L. 1231-1 implique un **transfert obligatoire de la compétence d'AOM des communes à la communauté de communes** dont elles font partie. Le III de l'article 1<sup>er</sup>, dans sa rédaction initiale, précise que si une commune membre d'une communauté de communes n'a pas effectivement transféré à celle-ci sa compétence d'AOM au 30 septembre 2020, le transfert de compétence sera opéré par délibération de la commune concernée et devra entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Un second mécanisme de transfert obligatoire de la compétence est prévu par l'article 1<sup>er</sup> : le **transfert automatique à la région** de la compétence d'AOM dont une communauté de communes ne s'est pas « emparée ». Ce transfert **n'est toutefois pas irréversible**. Le projet de loi initial prévoit deux cas de figure dans lesquels cette intercommunalité peut reprendre cette compétence : si elle fusionne avec une autre communauté de communes, ou si elle délibère en vue de créer un syndicat mixte régi par l'article L. 5711-1 ou par l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et compétent en matière de transport. Dans ces deux cas, la communauté de communes sur le territoire de laquelle la région est devenue l'AOM peut demander à celle-ci de lui « restituer » la compétence, et **cette restitution est de droit**.

#### **Seront désormais AOM dans leur ressort territorial :**

– les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles, y compris la métropole de Lyon (ce qui est déjà le cas dans le droit en vigueur) ;

– les communautés de communes auxquelles les communes membres transfèrent leur compétence en matière de mobilité ;

– les syndicats mixtes ouverts et fermés et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR), après que les EPCI qui en sont membres leur ont transféré leur compétence en matière de mobilité ;

– certaines communes (correspondant au cas prévu au II de la nouvelle rédaction de l'article L. 1231-1) ;

– et les régions : toutes les régions en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), en vertu du nouvel article L. 1231-3 du code des transports, et, le cas échéant, une région en tant qu'AOM par substitution à une communauté de communes.

L'article L. 1231-4 créé dans le code des transports dispose que la région, pour l'exercice de sa compétence d'AOMR comme pour l'exercice de sa compétence d'AOM lorsque celle-ci lui est transférée par une intercommunalité, a **le droit de déléguer, par convention**, tout ou partie d'un service ou de plusieurs services de mobilité, dans les conditions prévues par l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales. Cette délégation est faite en faveur d'une

collectivité territoriale autre qu'une région, à un EPCI à fiscalité propre ou à une autre AOM.

#### ***a. L'examen en commission***

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a largement modifié les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi relatives aux compétences des AOM. La commission a principalement souhaité **conférer davantage de souplesse à la procédure de transfert de la compétence** d'organisation de la mobilité, d'une part en laissant plus de temps aux communes pour choisir de transférer ou non leur compétence aux communautés de communes (la date butoir pour le transfert effectif a été reportée au **1<sup>er</sup> juillet 2021**), et d'autre part en introduisant un troisième cas de réversibilité du transfert de la compétence d'une communauté de communes à la région : la restitution de la compétence d'AOM de la région à la communauté de communes est **de droit si elle est décidée d'un commun accord entre la communauté de communes et la région**.

Par ailleurs, la commission a adopté un amendement visant à **traiter explicitement le cas des îles maritimes composées d'une seule commune** (communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales).

S'agissant de la possibilité pour la région de déléguer sa compétence, la commission a adopté trois amendements identiques ajoutant à la liste des délégataires possibles les syndicats mixtes « loi SRU » mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports.

#### ***b. L'examen en séance publique***

L'article L. 1211-4 du code des transports, qui définit les missions de service public de l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT)<sup>(1)</sup>, a été modifié par l'adoption, en séance publique, de trois amendements identiques visant à ce que les AOT tiennent compte, dans le cadre de ces missions, « *à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables* ». Le rapporteur a émis un avis favorable et le Gouvernement s'en est remis à la sagesse du Sénat.

Lorsqu'une région exerce la compétence d'AOM à la place d'une communauté de communes sur le territoire de celle-ci, en application du II de l'article L. 1231-1 du code des transports modifié par le projet de loi, il est possible pour une ou plusieurs communes de poursuivre la fourniture de services qu'elles organisaient avant ce transfert. Le Sénat a adopté un amendement afin que

---

(1) Les autorités organisatrices de transport (AOT) doivent être distinguées des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Toutes les collectivités publiques (l'État, les collectivités territoriales et les groupements de collectivités territoriales) ont la qualité d'AOT, en vertu de l'article L. 1221-1 du code des transports.

ces communes puissent alors continuer à prélever le « versement transport » si elles finançaient ces services par ce moyen.

Le Gouvernement a déposé un amendement pour supprimer le troisième cas de réversibilité, introduit par la commission du Sénat, mais cet amendement a été rejeté.

Lorsque la réversibilité est utilisée par une communauté de communes, le texte adopté en commission prévoyait que le transfert des services de la région à la communauté de communes devrait intervenir au plus tard dans un délai de trois ans. En séance publique, le Sénat a adopté un amendement supprimant ce délai de trois ans, afin que le délai de transfert soit simplement convenu avec la région.

## 2. Le contenu des compétences des AOM

### *a. L'examen en commission*

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi crée un article L. 1231-1-1 du code des transports qui définit le contenu de la compétence des AOM (obligations et facultés). Cet article L. 1231-1-1 a été modifié par la commission du Sénat par l'adoption de deux amendements identiques portant sur les obligations de **planification** prévues pour les AOM par la rédaction initiale du projet de loi : celle-ci imposait aux AOM d'élaborer un plan de mobilité ou un plan de mobilité rurale, cette obligation n'étant toutefois qu'une faculté quand l'AOM est une région. Les rapporteurs ont considéré que ces dispositions étaient superflues et ont donc proposé leur suppression.

S'agissant des obligations de **planification** prévues par l'article L. 1231-3 du même code pour les **AOMR**, la commission a adopté un amendement précisant que la planification, par la région, de sa politique de mobilité peut être intégrée au SRADDET.

La commission a également adopté un amendement visant à imposer aux AOM, aux AOMR et à Île-de-France Mobilités l'obligation de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.

Enfin, la commission a adopté un amendement complétant l'article L. 3111-8 du code des transports relatif aux transports scolaires pour ajouter que l'autorité organisatrice qui conclut une convention avec la région « 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 ».

### *b. L'examen en séance publique*

Le Sénat a adopté un amendement (le Gouvernement s'en étant remis à la sagesse des sénateurs) complétant l'article L. 3111-7 du code des transports par un

alinéa imposant aux autorités organisatrices de favoriser l'ouverture des services de transport scolaire à d'autres usagers.

D'autre part, le Sénat a adopté, contre l'avis du Gouvernement, des amendements identiques créant un article L. 3111-10-1 dans le code des transports pour obliger l'Éducation nationale à consulter les autorités organisatrices compétentes en matière de transports scolaires « *sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire* ».

### 3. Une modification de l'article 133 de la loi NOTRe

L'article 133 de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) a prévu que les transferts de compétences à titre définitif inscrits dans cette loi et ayant pour conséquence d'accroître les charges des collectivités locales ou de leurs groupements « *ouvrent droit à une compensation financière* » dans les conditions fixées par le code général des collectivités territoriales.

S'agissant des transferts de compétences effectués par la loi NOTRe entre **les départements** et d'autres collectivités locales ou vers des groupements de collectivités locales, et qui ont pour conséquence d'accroître la charge de ces collectivités ou groupements, le V de l'article 133 de la loi impose le transfert concomitant par le département des ressources nécessaires à l'exercice normal de ces compétences. Ces ressources « *sont équivalentes aux dépenses effectuées, à la date du transfert, par le département au titre des compétences transférées. Elles assurent la compensation intégrale des charges transférées.* »

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, dans sa rédaction initiale, complète cette dernière phrase pour préciser que cette compensation intégrale est calculée **en incluant** « *le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports lorsque cette compétence est transférée à la région* ». Pour mémoire, il s'agit de la compétence d'organisation des **transports scolaires**.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté trois amendements identiques supprimant cette modification de l'article 133 de la loi NOTRe.

## C. LE RÉGIME PARTICULIER DE L'ÎLE-DE-FRANCE

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi procède à une nouvelle rédaction complète de l'article L. 1241-1 du code des transports qui définit les missions du Syndicat des transports d'Île-de-France, rebaptisé « Île-de-France Mobilités » (IdFM). Il convient cependant de noter que d'autres modifications sont apportées à ce même article L. 1241-1 par plusieurs autres articles du projet de loi (les articles 4, 6

et 15), qui visent donc à modifier la rédaction de l'article telle qu'établie par l'article 1<sup>er</sup>.

### 1. L'examen en commission

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement visant à ce qu'Île-de-France Mobilités contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.

S'agissant de l'organisation par IdFM de services relatifs aux mobilités actives, la commission a adopté un amendement visant à introduire une dérogation pour les services publics de location de bicyclettes de longue durée **sans impact sur la voirie**, sans que la rédaction de l'amendement permette d'identifier clairement les règles auxquelles il s'agit de déroger.

En ce qui concerne les transports scolaires, l'article L. 3111-15 du code de transports ne permet actuellement au STIF de déléguer la compétence qu'aux départements. La commission a adopté deux amendements identiques afin de permettre à IdFM de déléguer l'organisation des transports scolaires non seulement aux départements **mais aussi** à des communes, à des EPCI, à des syndicats mixtes, à des établissements d'enseignement, à des associations de parents d'élèves et à des associations familiales, **ce qui est autorisé dans les régions autres que l'Île-de-France** (article L. 3111-9 du code des transports). En revanche, l'amendement n'ouvre pas aux acteurs autres que les départements le droit de subdéléguer ensuite cette compétence à d'autres acteurs.

Enfin, la commission a adopté deux amendements identiques relatifs à l'organisation de **services publics réguliers de transports à vocation touristique**. L'article L. 1241-5 du code des transports prévoit que les services organisés par le STIF doivent être inscrits dans un plan régional de transport. Les amendements adoptés visent à permettre à IdFM d'inscrire dans ce plan des **services publics réguliers de transport à vocation touristique** sans attribution de droits exclusifs d'exploitation et **sans mise en concurrence préalable**, à la seule condition que les exploitants choisis après publicité par IdFM démontrent leur capacité à opérer ces services selon les prescriptions posées par IdFM.

### 2. L'examen en séance publique

En séance publique, le Sénat a adopté, contre l'avis du Gouvernement, un amendement qui dispose qu'Île-de-France Mobilités est **seul** compétent pour délivrer un label « auto-partage » sur le territoire de la région Île-de-France.

Un autre amendement adopté a introduit des représentants « *des associations d'usagers* » dans la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Le rapporteur et le Gouvernement ont émis des avis défavorables à cet amendement.

Le Sénat a modifié en séance publique le dispositif adopté en commission relatif aux services de transport touristiques, en adoptant trois amendements identiques, contre l'avis du Gouvernement. Codifié dans un article L. 1221-4-1 du code des transports au lieu d'être inséré dans l'article L. 1241-5, et donc applicable **sur tout le territoire français et pas seulement en Île-de-France**, le dispositif adopté introduit une procédure destinée à la mise en place, par des opérateurs de transport, de services de transport public « *essentiellement exploité[s] pour [leur] intérêt historique ou [leur] vocation touristique* ». Ces opérateurs doivent respecter des « *prescriptions générales d'exécution* » des services, publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 (les AOM), L. 1231-3 (les AOMR), L. 1241-1 (Île-de-France Mobilités), L. 2121-3 (les régions dans leur compétence ferroviaire) et L. 3111-1 (syndicats mixtes de transport). Ces prescriptions, qui doivent prévoir des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions, sont intégrées dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Cette convention ne peut pas accorder de droits exclusifs.

Le nouveau dispositif n'a pas vocation à s'appliquer aux services existants déjà conventionnés, mais seulement aux conventions futures.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. SUR LE DROIT À LA MOBILITÉ ET LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA PROGRAMMATION**

#### **1. L'examen en commission**

La commission a adopté deux amendements identiques, présentés par M. Damien Pichereau (LaREM) et Mme Aude Luquet (Modem), visant à ajouter aux enjeux que doit prendre en compte la programmation des infrastructures **la lutte contre la pollution sonore**.

L'adoption d'amendements identiques de M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois, et de Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, a entraîné la suppression de l'alinéa qui complétait l'article L. 1111-3 par des objectifs quantitatifs de desserte des territoires, introduits par le Sénat en séance publique.

Enfin, en adoptant deux amendements de votre rapporteur, la commission a supprimé deux dispositions introduites par le Sénat en séance publique :

– l'obligation de prendre en compte, dans les SRADDET, l'objectif de désenclavement figurant à l'article L. 1111-3 ;



– la disposition appelant l’État à veiller, lorsqu’il est maître d’ouvrage, à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires.

## **2. L’examen en séance publique**

En séance publique, l’Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Gabriel Serville (GDR) visant à ajouter explicitement la prise en compte des enjeux du désenclavement **des territoires ultramarins** dans la liste des enjeux de la programmation des infrastructures, ainsi que deux amendements rédactionnels de votre rapporteur.

## **B. SUR LES TRANSFERTS ET LE CONTENU DES COMPÉTENCES DES AUTORITÉS ORGANISATRICES**

### **1. Les transferts de compétences**

#### *a. L’examen en commission*

La commission a adopté, sur l’article 1<sup>er</sup>, vingt-cinq amendements présentés par votre rapporteur pour améliorer la rédaction du texte, clarifier celle-ci ou procéder à des mesures de coordination juridique. **Les points qui suivent ont été clarifiés.**

Les communes membres d’une intercommunalité mais qui ont décidé de ne pas lui transférer leur compétence d’AOM ne pourront, en tout état de cause, pas demeurer des AOM au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Toutefois, en cas de prise de la compétence d’AOM par une région et pour préserver les services préexistants organisés par certaines communes :

– les communes pourront continuer à prélever le « versement mobilité » pour maintenir les services de transport préexistants qu’elles ont organisés ;

– si une commune, membre d’une intercommunalité, a transféré sa compétence d’AOM à un syndicat mixte auquel elle a adhéré mais auquel l’intercommunalité n’a pas adhéré, ce syndicat mixte de transport demeurera compétent sur le territoire de cette commune, tandis que la région deviendra compétente sur le reste du périmètre de la communauté de communes.

• **S’agissant du dispositif de réversibilité** prévu par le projet de loi, qui permet à une communauté de communes, dont la compétence d’AOM a été transférée de droit à la région, de « récupérer » cette compétence, la commission a adopté :

– un amendement de votre rapporteur précisant que lorsque la communauté de communes demande à la région le transfert de la compétence, ce transfert porte sur **l’ensemble constitué par les services de transport public**

**réguliers, à la demande et scolaires** (et non plus « *ou scolaires* ») **intégralement effectués** dans le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune qui organisait seule, avant le transfert à la région, des services ;

– trois amendements identiques présentés par votre rapporteur, par le rapporteur pour avis de la commission des lois et par Mme Aude Luquet (Modem), qui **suppriment le troisième cas de réversibilité** du transfert de la compétence d’AOM d’une communauté de communes à une région.

Enfin, la commission a rétabli le paragraphe II de l’article 1<sup>er</sup> dans sa version initiale, qui modifiait l’article 133 de la loi NOTRE, en adoptant des amendements identiques de M. Martial Saddier (LR), Mme Valérie Lacroute (LR), MM. Benoît Simian (LaREM) et Pierre Morel-à-L’Huissier (UDI-Indépendants).

### *b. L’examen en séance publique*

L’Assemblée a adopté un amendement de M. Vincent Thiébaud (LaREM) pour compléter la possibilité donnée à chaque région de déléguer tout ou partie de ses compétences en matière de mobilité : l’amendement vise à permettre à la région de **déléguer un ou plusieurs services de mobilité à un groupement européen de coopération territoriale** (GECT).

Une commune mentionnée au V de l’article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales (c’est-à-dire une des **îles maritimes composées d’une seule commune**) peut demander le transfert de sa compétence d’AOM à la région, celle-ci disposant d’un délai de trois mois pour se prononcer. Le texte transmis à l’Assemblée prévoyait qu’à défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, la décision de la région serait réputée défavorable au transfert. En séance publique, l’Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Isabelle Valentin (LR) visant à ce que l’absence de délibération dans ce délai vaille au contraire décision **favorable** de la région au transfert. Sur cet amendement, le Gouvernement s’en est remis à la sagesse de l’Assemblée.

## **2. Les compétences des AOM et des AOMR**

### *a. L’examen en commission*

**S’agissant de la définition du contenu de la compétence des AOM** (nouvel article L. 1231-1-1 du code des transports), la commission a adopté trois amendements :

– deux amendements identiques de MM. Alain Perea et Damien Pichereau (LaREM) ajoutant la possibilité, pour une AOM, de **contribuer au développement** de services de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas de carence de l’offre privée ;

– un amendement de M. Matthieu Orphelin (NI) ajoutant l'obligation, pour chaque AOM, de **contribuer à la lutte contre l'étalement urbain**.

En ce qui concerne les **autorités organisatrices de la mobilité régionales (AOMR)**, dont les compétences sont définies par le nouvel article L. 1231-3 du code des transports, la commission a adopté un amendement de votre rapporteur supprimant l'intégration facultative, dans les SRADDET, de la planification régionale en matière de mobilité. Un autre amendement de votre rapporteur adopté par la commission complète le nouvel article L. 1231-4 du même code, relatif à la possibilité, pour une région, de déléguer par convention tout ou partie des services relevant de sa compétence d'AOMR, afin que la région puisse déléguer non seulement des services, mais aussi les autres composantes de sa compétence.

#### *b. L'examen en séance publique*

**S'agissant du contenu des compétences des AOM** définies à l'article L. 1231-1-1 du code des transports **et des compétences des AOMR** définies à l'article L. 1231-3 du même code, l'Assemblée a adopté, outre un amendement rédactionnel et un amendement de coordination de votre rapporteur :

– des amendements identiques de Mme Frédérique Dumas (LT) et de M. Michel Delpon (LaREM) introduisant l'obligation, pour les AOM et pour les AOMR, de contribuer aux objectifs de lutte contre la **pollution sonore** ;

– un amendement de votre rapporteur rendant **facultative** pour les communautés de communes (et pour les régions qui se substituent à des communautés de communes en tant qu'AOM) l'élaboration d'outils d'aide aux décisions ayant un impact sur les pratiques de mobilité.

Enfin, l'Assemblée a adopté un amendement présenté par le Gouvernement, offrant **aux communautés urbaines et aux syndicats mixtes de transport** une faculté déjà conférée par le texte aux métropoles : **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.

### **3. Les transports scolaires**

#### *a. L'examen en commission*

Des précisions ont été apportées par la commission s'agissant des **transports scolaires**.

Le Sénat a introduit, dans l'article L. 3111-7 du code des transports, un alinéa invitant les autorités organisatrices des services de transport scolaire (c'est-à-dire, en principe, les régions) à favoriser l'ouverture de ces services à d'autres usagers. Des amendements identiques de votre rapporteur et de Mme Aude Luquet (Modem) ont conduit à préciser que dès lors qu'un service

public régulier de transport routier de personnes est principalement dédié au transport d'élèves, ce service est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. Ainsi, même s'ils ne transportent pas seulement des élèves, les véhicules utilisés devront être conformes aux prescriptions réglementaires du code de la route relatives au transport d'enfants, pour assurer leur sécurité.

Par ailleurs, la commission a supprimé, en adoptant des amendements identiques de votre rapporteur et de M. Anthony Cellier (LaREM), la procédure, introduite par le Sénat, de consultation des autorités organisatrices par l'Éducation nationale sur les projets de modification des temps scolaires, une telle consultation étant déjà prévue par le code de l'éducation.

#### *b. L'examen en séance publique*

L'Assemblée a adopté un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM) modifiant l'article L. 3111-7 du code des transports, déjà complété par le Sénat ainsi que par la commission. Le Sénat a complété l'article L. 3111-7 par une invitation pour les autorités organisatrices du transport scolaire à apprécier l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire **ou à d'autres services réguliers**, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. L'amendement adopté par l'Assemblée ajoute un alinéa supplémentaire disposant que ces autorités organisatrices peuvent ouvrir **les services de transport scolaire à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture « n'impacte pas la qualité du service pour les élèves »**. Il est précisé que même si un service de transport scolaire devient ainsi ouvert à des usagers autres que les élèves, il demeure soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.

#### **4. Les règles de constitution des syndicats mixtes**

Les syndicats mixtes dits « ouverts », associant des collectivités locales, des groupements de collectivités et d'autres personnes morales de droit public sont régis par l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales. Le dernier alinéa de cet article pose une règle spécifique ne s'appliquant **qu'à ceux de ces syndicats mixtes auxquels a été transférée la compétence d'AOM** ; il prévoit en effet que, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre dont la population est supérieure à 400 000 habitants ou la métropole de Lyon a transféré sa compétence en matière d'organisation de la mobilité à un syndicat mixte, « *sa représentation au titre de cette compétence est au moins égale à la majorité des sièges composant le comité syndical* ».

La commission a adopté un amendement de M. Lionel Causse (LaREM) supprimant cette disposition particulière, afin de faciliter la gouvernance des syndicats mixtes de transport.

## 5. Le dispositif d'encadrement des services de transport touristiques

La commission a adopté un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM), sous-amendé par votre rapporteur, qui modifie le dispositif introduit par le Sénat en distinguant deux cas de figure. L'amendement prévoit en effet que les AOM, les AOMR, IdFM et les métropoles peuvent, pour des services de ce type, décider de recourir à « *une procédure de publicité avec mise en concurrence* » ou à « *une procédure de publicité sans mise en concurrence* ».

Dans le premier cas, la mise en concurrence aboutit à la conclusion d'une convention entre l'autorité organisatrice et un opérateur ; cette convention est à durée limitée et doit comprendre les mesures prévues par le Sénat en faveur de l'utilisation de véhicules à faibles émissions.

Dans le second cas, puisqu'il n'y a pas de mise en concurrence, l'opérateur choisi par l'autorité organisatrice conclut aussi une convention avec celle-ci. L'autorité organisatrice devra avoir défini préalablement des prescriptions générales d'exécution, qui sont intégrées dans la convention. Celle-ci ne peut pas accorder de droits exclusifs, et le nombre d'opérateurs ne peut pas être contingenté.

Dans les deux cas, l'accord des gestionnaires de voirie concernés doit être obtenu, avant la signature de la convention, sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques.

## C. LE RÉGIME PARTICULIER DE L'ÎLE-DE-FRANCE

En première lecture, la commission n'a apporté aux dispositions relatives à l'Île-de-France que des modifications rédactionnelles, à l'initiative de votre rapporteur.

En séance publique, par coordination avec les amendements adoptés sur les AOM et les AOMR, l'Assemblée a adopté un amendement de Mme Marie-Pierre Rixain (LaREM) chargeant Île-de-France Mobilités de contribuer aux objectifs de lutte contre la pollution sonore.

Par ailleurs, l'Assemblée a adopté un amendement de Mme Monica Michel (LaREM) prévoyant que les demandes adressées par des collectivités ou groupements de collectivités à IdFM pour que celui-ci leur délègue tout ou partie de ses attributions doivent toutes être soumises au conseil d'administration d'IdFM, afin d'assurer une publicité à ces demandes.

S'agissant des services de transport scolaire, l'amendement de M. Damien Pichereau (LaREM), adopté par l'Assemblée, relatif à la possibilité, pour les régions, d'ouvrir ces services à d'autres usagers comporte une modification de l'article L. 3111-14 du code des transports pour conférer la même possibilité à IdFM.

L'article L. 1241-4 du code des transports donne actuellement compétence au STIF pour assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris. Ce même article dispose que le STIF et la RATP « *exercent conjointement (...) la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la [RATP]* », c'est-à-dire de l'infrastructure du métro (le « *réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France* » mentionné à l'article L. 2142-3 du code des transports). Le Gouvernement a présenté un amendement, adopté par l'Assemblée, complétant l'article L. 1241-1 du code des transports pour confier à IdFM la maintenance et le renouvellement :

– des équipements de gares et des équipements des sites de maintenance et de remisage ;

– des équipements des postes de commande centralisés du réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des infrastructures créées par extension ou prolongation de lignes de métro avec au moins une correspondance avec les lignes du Grand Paris ; toutefois, seuls les postes de commande centralisés ne relevant pas du périmètre de gestion technique de la RATP sont ainsi confiés à IdFM.

L'Assemblée a, enfin, adopté deux amendements rédactionnels et deux amendements de coordination présentés par votre rapporteur.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté trois amendements identiques présentés par votre rapporteur, M. Bertrand Pancher (LT) et Mme Valérie Lacroute (LR), visant à rétablir, dans l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, la règle de majorité particulière applicable aux syndicats mixtes compétents en matière de mobilités. La commission a également adopté sept amendements rédactionnels et trois amendements de coordination présentés par votre rapporteur.

*Article 1<sup>er</sup> bis AA*

(article L. 1211-3 du code des transports)

**Objectifs généraux de la politique des transports :  
pôles d'échanges multimodaux**

Adopté par la commission sans modification

L'article L. 1211-3 du code des transports définit les grands axes de la politique globale des transports. Parmi les objectifs imposés par le II de cet article, figurent la complémentarité des modes de transport individuels et collectifs et leur coopération, notamment par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances, la coopération entre les opérateurs, l'information des usagers, une concurrence loyale entre les modes de transport et les entreprises, et l'amélioration prioritaire de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et équipements existants.

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté, avec avis favorable de votre rapporteur et du Gouvernement, un amendement de M. Martial Saddier (LR) complétant le II de l'article L. 1211-3 du code des transports pour ajouter dans les objectifs que doit comporter la politique des transports « *la création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant différents modes de transport terrestre* ».

En nouvelle lecture, la commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> bis AA sans modification.

*Article 1<sup>er</sup> bis A*

(article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales)

**Restrictions de circulation sur les îles mono-communales**

Adopté par la commission sans modification

L'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales permet au maire d'interdire l'accès de certaines voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation est de nature à compromettre la tranquillité publique, la qualité de l'air, la protection des espèces, la protection des espaces naturels ou leur mise en valeur.

En première lecture, la commission a adopté un amendement de M. Jimmy Pahun (Modem) complétant l'article L. 2213-4 pour permettre au maire, sur une île mono-communale, de prendre des mesures d'interdiction de la circulation dont le champ couvre l'ensemble du territoire de la commune. Le Gouvernement s'en était remis à la sagesse de la commission. L'article 1<sup>er</sup> bis A ainsi créé n'a pas été modifié en séance publique.

En nouvelle lecture, la commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> bis A sans modification.

*Article 1<sup>er</sup> bis B*

(article L. 1111-1 du code des transports)

**Inscription de la mobilité active et de la lutte contre la sédentarité dans les grands objectifs de la politique des transports**

Adopté par la commission sans modification

L'article L. 1111-1 du code des transports dispose que le système des transports « *doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens (...)* ».

Il prévoit que la mise en œuvre de cet objectif doit s'effectuer « *dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre* ».

En première lecture à l'Assemblée nationale, la commission a adopté un amendement de sa présidente apportant deux modifications à l'article L. 1111-1 : il indique explicitement que la liberté de choisir les moyens de se déplacer inclue les moyens « *faisant appel à la mobilité active* », et ajoute la lutte contre la sédentarité aux objectifs qui doivent être respectés. L'article 1<sup>er</sup> bis B ainsi créé n'a pas été modifié en séance publique.

En nouvelle lecture, la commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> bis B sans modification.

*Article 1<sup>er</sup> bis*

(article L. 1241-4 du code des transports et article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)

**Possibilité pour Île-de-France Mobilités d'avoir recours à la déclaration de projet prévue par l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article L. 300-1 du code de l'urbanisme définit les « *actions ou opérations d'aménagement* ». Lorsqu'une action ou une opération d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 est envisagée, **l'article L. 300-6 permet à l'État, aux**



**établissements publics de l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements de se prononcer par une déclaration de projet** (après enquête publique) **sur l'intérêt général** de cette action ou de cette opération, ou sur la réalisation d'un programme de construction.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) – que l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi renomme « Île-de-France Mobilités » – n'est ni un établissement public de l'État, ni un groupement de collectivités territoriales, et il ne peut donc pas appliquer la procédure de déclaration de projet prévue par l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement visant à permettre à Île-de-France Mobilités d'être assimilé à un groupement de collectivités territoriales au sens et pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. En séance publique, le Sénat a adopté un amendement de coordination du rapporteur, avec avis favorable du Gouvernement.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté l'article 1<sup>er</sup> *bis* avec une modification rédactionnelle proposée par votre rapporteur.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> *bis* sans modification.

### *Article 2*

(articles L. 2333-64, L. 2333-65, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-73, L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-5, L. 2531-9, L. 5214-23, L. 5215-32, L. 5216-8, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale et articles L. 1221-13 et L. 1231-12 du code des transports)

### **Versement destiné au financement des services de mobilité**

Adopté par la commission avec modifications

L'article 2 du projet de loi initial modifie le régime juridique du « versement transport », dénommé « versement destiné au financement des services de mobilité », que pourront instituer les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ayant la qualité d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) si elles organisent au moins un service régulier de transport public de personnes. L'article 2 modifie également le périmètre géographique dans lequel les syndicats mixtes « SRU » ont le droit de percevoir un « versement mobilité », et confère à tous les syndicats mixtes de transport une possibilité de modulation du taux de ce versement.

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Outre plusieurs amendements rédactionnels ou de coordination, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté, en première lecture, un amendement visant à permettre à une AOM de percevoir un « versement mobilité » même si elle n'organise pas de services réguliers, le taux du versement étant dans ce cas plafonné à 0,3 %. En séance publique, ce dispositif a été complété pour préciser que, dans ce cas, la majoration du taux pour les communes touristiques n'est pas applicable. Le Gouvernement a déposé un amendement visant à supprimer ce versement de 0,3 % mais cet amendement a été rejeté.

En séance publique, le Sénat a introduit, contre l'avis du Gouvernement, une exonération du « versement mobilité » pour les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail, pour les employés concernés par cet accord.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

Outre plusieurs amendements rédactionnels ou de coordination, la commission a adopté sept amendements sur l'article 2 du projet de loi, ayant pour effet de :

– supprimer le dispositif, introduit par le Sénat, exonérant partiellement du « versement mobilité » les employeurs ayant conclu un accord de télétravail avec leurs employés ;

– corriger un oubli de la loi NOTRe<sup>(1)</sup> en incluant les régions dans la liste des acteurs pouvant s'associer dans le cadre d'un syndicat mixte ; cette précision permet aux syndicats mixtes dont sont membres une ou plusieurs régions de percevoir le versement mobilité dès lors que ces syndicats sont compétents pour l'organisation de la mobilité ;

– revenir à la rédaction initiale du projet de loi qui conditionnait l'instauration du versement mobilité à taux plein à l'organisation de service **réguliers** de transport public de personnes ;

– supprimer la disposition, créée par le Sénat, instaurant un versement mobilité à un taux de 0,3 % dans les zones où les AOM n'organisent pas de services réguliers.

---

(1) Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

## B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'Assemblée a adopté un amendement d'harmonisation rédactionnelle présenté par votre rapporteur, visant à prendre en compte une modification introduite, dans l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, par l'article 11 de la loi PACTE <sup>(1)</sup>.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement de coordination de votre rapporteur.

### *Article 2 bis*

#### **Affectation d'une fraction de la TICPE aux communautés de communes qui organisent des services de mobilité**

Maintien de la suppression par la commission

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement du rapporteur visant à affecter, chaque année, **une fraction du produit de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) aux communautés de communes** qui organisent un ou plusieurs services de mobilité en tant qu'AOM et qui ont institué le versement mobilité, mais **dans lesquelles le rendement du versement mobilité est trop faible**.

Le dispositif prévoit que cette affectation ne bénéficie qu'aux communautés de communes pour lesquelles le rendement du versement mobilité rapporté à la population située sur leur territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les autres AOM ayant institué ce versement. La fraction de TICPE attribuée à chaque communauté de communes concernée doit permettre au rendement du versement mobilité d'atteindre le montant fixé par voie réglementaire.

L'amendement prévoit enfin l'obligation pour les communautés de communes d'affecter cette fraction de TICPE exclusivement au financement de services de mobilité.

---

(1) Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.

En séance publique, le Gouvernement a déposé un amendement de suppression du dispositif introduit par la commission, qui a été rejeté. Le Sénat a adopté, avec l'avis favorable du rapporteur, un amendement du groupe UC introduisant une prise en compte de la densité de population pour l'application du mécanisme de péréquation.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté, en séance publique, avec l'avis favorable de votre rapporteur et du Gouvernement, des amendements identiques portant suppression de l'article 2 *bis*, présentés par Mme Anne-Marie Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois, et M. Pacôme Rupin (LaREM).

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a maintenu la suppression de l'article 2 *bis*.

### *Article 3*

#### **Création d'un établissement public local remplaçant le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : habilitation à légiférer par ordonnance**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 3 du projet de loi vise à habiliter le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, les mesures relevant du domaine de la loi nécessaires pour transformer le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) en établissement public *sui generis* et élargir son rôle. L'habilitation englobe l'ensemble des mesures nécessaires pour :

– créer un « *établissement public local* » associant obligatoirement la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, « *certaines communautés d'agglomération et certaines communautés de communes* », définir le périmètre d'intervention de cet établissement et le substituer au SYTRAL ;

– doter cet établissement public 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 de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry ;

– définir les conditions dans lesquelles les membres du syndicat pourront continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

– préciser dans quelles conditions le nouvel établissement public pourra prélever un « *versement destiné au financement des services de mobilité* » (voir le *commentaire de l'article 2*) et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

– prévoir les mesures transitoires et de coordination nécessaires, notamment en ce qui concerne le plan de déplacements urbains existant, qui continuera de s'appliquer jusqu'à l'adoption, sur le territoire concerné, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports (voir le *commentaire de l'article 5*).

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté deux amendements rédactionnels du rapporteur et un amendement visant à énumérer précisément les intercommunalités et les communes qui seront associées à la région et à la métropole au sein du nouvel établissement public. Cet amendement ajoute également un thème dans l'habilitation pour préciser celle-ci : l'ordonnance devra définir la gouvernance de l'établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant (ce qui est le cas actuellement dans l'organe délibérant du SYTRAL) et en prévoyant que l'établissement sera présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne.

Le texte de la commission pour l'article 3 du projet de loi n'a pas été modifié en séance publique.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Trois amendements rédactionnels de votre rapporteur ont été adoptés en première lecture.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 3 sans modification.

## 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*

(chapitre V [nouveau] du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie et articles L. 1231-5 [nouveau], L. 1231-10, L. 1231-11 et L. 1241-1 du code des transports, articles L. 1111-9, chapitre VII [nouveau] du titre II du livre IV de la première partie et article L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales et article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte)

**Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité : rôle de chef de file de la région, contrat opérationnel de mobilité, comité des partenaires, aménagement des gares**

Adopté par la commission avec modifications

#### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le texte initial de l'article 4 du projet de loi modifie la définition du rôle de la région comme chef de file, c'est-à-dire son rôle d'organisation des modalités de l'action commune des différents échelons de collectivités territoriales en matière de mobilités, en précisant que la région doit exercer ce rôle à l'échelle de bassins de mobilité et a l'obligation de créer un comité des partenaires. L'article 4 comporte également des dispositions relatives à la composition et au rôle des syndicats mixtes « SRU ».

##### **1. Sur la définition du rôle de chef de file des régions**

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a remplacé l'expression « *l'organisation des mobilités* » par le terme plus large « *les mobilités* ».

D'autre part, elle a adopté deux amendements identiques créant l'obligation pour chaque région, pour la mise en œuvre de ce rôle de chef de file, de conclure un contrat opérationnel de mobilité avec les AOM, les départements et les syndicats mixtes « SRU », à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ce contrat peut aussi associer d'autres partenaires.

##### **2. Sur la procédure de définition des bassins de mobilité**

La commission du Sénat a adopté deux amendements identiques visant à ce que la définition et la délimitation des bassins de mobilité ne soient pas opérées

par les régions seules, mais en concertation entre les régions, les AOM, les syndicats mixtes de transport « SRU », les départements, et, lorsque la région est AOM à la place d'une intercommunalité, les communautés de communes concernées et les communes qui ont choisi de continuer à organiser leurs propres services de transport. Par ailleurs, la commission a introduit l'obligation que les bassins de mobilité couvrent l'intégralité du territoire de la région.

### **3. Sur le comité des partenaires**

Outre une obligation de présentation du bilan des contrats opérationnels de mobilité à ce comité, la commission sénatoriale a introduit l'obligation de réunir chaque comité des partenaires au moins une fois par an.

En séance publique, le Sénat a adopté, contre l'avis du rapporteur mais avec l'avis favorable du Gouvernement, un amendement visant à ce que la composition du comité des partenaires ainsi que ses modalités de fonctionnement soient fixées par chaque AOM (ou AOMR) et non pas par voie réglementaire. Cet amendement précise par ailleurs que chaque comité associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

### **4. La suppression des comités de suivi des dessertes ferroviaires**

En séance publique, le Sénat a adopté deux amendements identiques abrogeant l'article L. 2121-9-1 du code des transports, créé par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires. Les auteurs de ces amendements ont considéré que ces comités ne seraient plus utiles en raison de la création des comités des partenaires.

### **5. Un dispositif pour l'aménagement des anciennes gares**

En séance publique, le Sénat a adopté un amendement créant un article L. 1427-1 dans le code général des collectivités territoriales, qui vise à régir l'aménagement des locaux laissés vacants suite à la fermeture ou au déplacement d'une gare. L'amendement permet au maire ou au président de l'EPCI à fiscalité propre dont est membre la commune concernée de « *proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public* » propriétaire de ces locaux la conclusion d'une convention de mise à disposition des locaux. Le propriétaire a alors trois mois pour répondre à cette proposition. Il a l'obligation de répondre aux demandes d'informations complémentaires du maire ou du président de l'EPCI sur l'état et l'utilisation envisagée des locaux vacants.

Le Gouvernement a émis un avis défavorable sur cet amendement, le rapporteur s'en étant remis à la sagesse de ses collègues.

## **6. L'obligation pour les sociétés d'autoroutes de créer des pôles d'échanges multimodaux**

En séance publique, le Sénat a adopté quatre amendements identiques, avec avis favorable du rapporteur mais avis défavorable du Gouvernement, modifiant l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Cet article oblige les sociétés concessionnaires d'autoroutes à s'engager dans la création ou le développement de places de covoiturage à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier. Les amendements adoptés étendent cette obligation pour y inclure la création ou le développement de pôles d'échanges multimodaux.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Outre plusieurs amendements rédactionnels ou de clarification de votre rapporteur, la commission a adopté :

– un amendement de M. Martial Saddier (LR), sous-amendé par M. Damien Pichereau (LaREM), pour permettre aux signataires des contrats opérationnels de mobilité, dans chaque territoire, de fixer la temporalité et les modalités de révision de ces contrats conclus de manière pluriannuelle. L'amendement remplace l'évaluation tous les trois ans, prévue par le projet de loi, par une évaluation à mi-parcours, et le sous-amendement a réintroduit le bilan annuel présenté aux comités des partenaires, prévu dans le projet de loi mais que l'amendement aurait supprimé ;

– un amendement de Mme Monica Michel (LaREM) qui rétablit les comités de suivi des dessertes ferroviaire, créés par la loi du 27 juin 2018, qui associent l'ensemble des élus le long d'une ligne ferroviaire ;

– enfin, un amendement de votre rapporteur intégrant les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux dans la liste des parties au contrat opérationnel de mobilité.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

En séance publique, outre plusieurs amendements rédactionnels ou de coordination de votre rapporteur, l'Assemblée nationale a adopté les amendements suivants :



● **Sur le rôle de chef de file de la région :**

– deux amendements identiques de M. Gilles Lurton (LR) et Mme Fadila Khattabi (LaREM) visant à préciser que les actions communes organisées sous l'égide de la région doivent concerner « *tous les publics* » ;

– un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM) intégrant dans le champ des actions communes que la région doit coordonner, la répartition territoriale des points de vente physiques ;

– un amendement de Mme Aude Luquet (Modem) précisant que l'action commune des AOM en matière de création, d'aménagement et de fonctionnement des aires de mobilité ne concerne pas exclusivement les zones rurales mais l'ensemble du territoire ;

● **Sur la délimitation des bassins de mobilité et les contrats opérationnels de mobilité :**

– quatre amendements identiques de M. Bertrand Pancher (LT), M. Pierre Morel-à-L'Huissier (UDI), Mme Monica Michel (LaREM) et Mme Valérie Lacroute (LR), précisant qu'un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre, mais que, en principe, le territoire d'un EPCI ne peut pas être découpé entre plusieurs bassins de mobilité ;

– un amendement de M. Guillaume Vuilletet (LaREM) introduisant la possibilité de définir un bassin de mobilité interrégional lorsque l'importance des mobilités interrégionales le justifie, et l'obligation, dans ce cas, d'élaborer un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle interrégionale ;

– deux amendements identiques de M. Stéphane Viry (LR) et de M. Guillaume Vuilletet (LaREM), visant à donner la possibilité d'associer à un contrat opérationnel de mobilité une région limitrophe du bassin de mobilité concerné ;

– un amendement de votre rapporteur remplaçant l'obligation de présenter au comité des partenaires un bilan annuel de la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité par une démarche de compte rendu annuel ;

– un amendement de Mme Aude Luquet (Modem) clarifiant la périodicité de la consultation obligatoire du comité des partenaires ;

● **Sur l'aménagement des anciennes gares**, un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM) introduisant la possibilité, pour le maire ou le président de l'EPCI, de demander des informations au gestionnaire des gares de voyageurs sur l'état des locaux et leur utilisation envisagée.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement de coordination de votre rapporteur.

#### *Section 2*

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

##### *Article 5*

(articles L. 1213-3-2, L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-2-1 [nouveau], L. 1214-2-2 [nouveau], L. 1214-3, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-6, L. 1214-7, L. 1214-8, L. 1214-8-1, L. 1214-9, L. 1214-10, L. 1214-12, L. 1214-14, L. 1214-15, L. 1214-16, L. 1214-23-2 [nouveau], L. 1214-24, L. 1214-24-1 [nouveau], L. 1214-25, L. 1214-29-1 [nouveau], L. 1214-30, L. 1214-31, L. 1214-32, L. 1214-33, L. 1214-35, L. 1214-36-1 [nouveau], L. 1214-36-2 [nouveau] et L. 1214-38 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1, L. 4251-5 et L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales, articles L. 123-1, L. 131-4, L. 151-16, L. 151-33-1 [nouveau] et L. 151-47 du code de l'urbanisme et article L. 222-8 du code de l'environnement)

#### **Plans de mobilité**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. LE PLAN DE MOBILITÉ

**L'article 5 du projet de loi transforme le plan de déplacements urbains (PDU) en « plan de mobilité », en opérant le changement de dénomination dans le code des transports ainsi que, par coordination, dans le code général des collectivités territoriales, dans le code de l'environnement et dans le code de l'urbanisme. Des modifications sont apportées à la formulation de sept des onze objectifs assignés au PDU par l'article L. 1214-2 du code des transports. En ce qui concerne la procédure d'élaboration du plan de mobilité, le projet de loi opère peu de changements par rapport à la procédure en vigueur pour l'élaboration du PDU, mais crée une procédure de modification simplifiée (nouvel article L. 1214-23-2 du code des transports) lorsque l'AOM décide d'apporter au plan de mobilité des modifications relatives au stationnement, à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, dès lors que ces modifications ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan.**

L'entrée en vigueur des dispositions de l'article 5 relatives au plan de mobilité est fixée au **1<sup>er</sup> janvier 2021**.

## 1. L'examen en commission

### a. Les objectifs et le champ d'application du plan de mobilité

Outre plusieurs amendements de clarification et de coordination, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement **limitant l'obligation d'élaborer un plan de mobilité aux AOM de plus de 100 000 habitants**, au lieu de conserver l'obligation existante pour les PDU qui s'applique aux AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ou recoupe celle-ci. La commission a également adopté deux amendements identiques pour porter de dix-huit à vingt-quatre mois le délai laissé aux nouvelles AOM (créées après la publication de la loi) pour élaborer leur plan de mobilité.

La commission a adopté deux amendements **ajoutant de nouveaux objectifs** à la liste des onze objectifs devant être poursuivis par un plan de mobilité :

– un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports du territoire de l'AOM ;

– un objectif **distinct** d'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, cet objectif devant être poursuivi en incitant ces derniers, « *notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire* », à encourager et faciliter l'usage, par les élèves et « *leurs personnels* », des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives. Toutefois, l'amendement ne définit ni le contenu, ni la procédure d'élaboration du plan de mobilité scolaire.

### b. Le contenu du plan de mobilité

La commission a réintroduit dans le plan de mobilité un suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste, en y ajoutant les accidents impliquant au moins un utilisateur d'engin de déplacement personnel. Par ailleurs, elle a intégré dans le plan de mobilité un « *schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires* », qui doit notamment définir les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville dans le ressort territorial de l'AOM.

La commission a également adopté quatre amendements identiques visant à ce que, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, le plan de mobilité intègre obligatoirement un « *schéma de desserte fluviale ou ferroviaire* » qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains fluviaux de marchandises et de passagers, 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.

Un autre amendement adopté par la commission prévoit que le plan de mobilité devra prendre en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) couvrant tout ou partie du ressort territorial de l'AOM.

### *c. La procédure de modification simplifiée du plan de mobilité*

La commission a adopté un amendement visant à inclure dans le champ de la procédure simplifiée les modifications du plan de mobilité portant sur le stationnement des résidents sur la voirie.

### *d. Les plans locaux de déplacements urbains d'Île-de-France*

Un amendement adopté en commission modifie l'article L. 1214-30 du code des transports pour donner un caractère obligatoire aux plans locaux de déplacements en Île-de-France. L'amendement modifie également la procédure d'adoption de ces plans pour remplacer l'obligation de les soumettre à une enquête publique par une obligation, moins contraignante, d'appliquer une procédure de participation du public.

## **2. L'examen en séance publique**

En séance publique, contre l'avis du Gouvernement, le Sénat a adopté :

– un amendement complétant le 2° de l'article L. 1214-2 du code des transports pour que le plan de mobilité améliore l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires **enclavés ou isolés** ;

– quatre amendements identiques visant à ce que le plan de mobilité incite à la mise en place d'expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser « *le réenchaînement des services de **transport scolaire*** ».

Le Sénat a adopté, avec avis favorable du Gouvernement :

– un amendement remplaçant l'expression « *schéma structurant* » par « *volet* » pour le dispositif relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons ;

– deux amendements identiques qui suppriment la modification de l'article L. 1214-3 du code des transports adoptée par la commission du Sénat et rétablit l'obligation d'élaborer un plan de mobilité pour toutes les AOM **dont le territoire est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants** ou recoupe celle-ci, **en précisant que les communautés de communes qui sont AOM ne sont pas soumises à cette obligation** ;

– un amendement ajoutant la Métropole du Grand Paris à la liste des acteurs obligatoirement consultés dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité d'Île-de-France.

## B. LE PLAN DE MOBILITÉ RURALE

Dans le droit en vigueur, le plan de mobilité rurale est un outil de planification facultatif, auquel peuvent avoir recours, d'une part, les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) et, d'autre part, les établissements publics compétents pour élaborer un schéma de cohérence territoriale (SCoT), dont la liste est fixée par l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme : tous les EPCI et certains syndicats mixtes.

L'article 5 du projet de loi abroge, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'article L. 1213-3-2 du code des transports relatif aux plans facultatifs de mobilité rurale pour créer deux articles L. 1214-36-1 et L. 1214-36-2. **Le plan de mobilité rurale devient ainsi, au 1<sup>er</sup> janvier 2021, un outil de planification obligatoire pour toutes les AOM définies à l'article L. 1231-1** du même code, c'est-à-dire les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes qui choisissent de continuer à organiser des services de transport bien que la compétence d'AOM de leur communauté de communes ait été transférée à la région, les communautés de communes qui se sont emparées de la compétence d'AOM, les syndicats mixtes de transport et les PETR. Comme dans le droit en vigueur, le plan de mobilité rurale doit prendre en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre. En revanche, le champ des consultations est élargi, et la procédure applicable de participation du public est plus précisément définie.

### 1. L'examen en commission

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a encore élargi le champ de la consultation préalable dans la procédure d'élaboration du plan de mobilité rurale, en prévoyant que le projet de plan est soumis pour avis :

– obligatoirement au **comité de massif** concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne ;

– et, à leur demande, aux communes qui ont décidé de « *créer et [d'] entretenir des **infrastructures de charge** nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou de navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène pour véhicules ou pour navires, ou [de] mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement* ».

### 2. L'examen en séance publique

Le Sénat a adopté des amendements identiques, avec avis favorable du rapporteur et du Gouvernement, qui suppriment le caractère obligatoire des plans

de mobilité rurale : l'élaboration de ces plans **redevient facultative**, comme dans le droit en vigueur.

D'autre part, les deux amendements réservent la faculté de se doter d'un plan de mobilité rurale aux AOM qui ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité au sens de l'article L. 1214-3 et qui n'ont pas élaboré volontairement un plan de mobilité.

Enfin, les deux amendements précisent que là où un plan de mobilité rurale est élaboré par une AOM, il doit couvrir l'ensemble du territoire de celle-ci.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

#### **1. Les modifications relatives aux objectifs du plan de mobilité**

• La commission a adopté des amendements identiques, présentés par votre rapporteur et par Mme Aude Luquet (Modem), sous-amendés par M. Damien Pichereau (LaREM), visant à **inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre dans les objectifs généraux du plan de mobilité** qui figurent à l'article L. 1214-1 du code des transports, plutôt que d'en faire un thème obligatoire dans la liste d'éléments devant être contenus dans ce plan, qui est définie par l'article L. 1214-2 du même code. Le sous-amendement adopté ajoute aux objectifs généraux du plan de mobilité **la lutte contre la pollution de l'air et la préservation de la biodiversité**.

• La rédaction, issue des travaux du Sénat, de l'article L. 1214-2, qui définit les onze thèmes devant être abordés dans chaque plan de mobilité, a été modifiée par plusieurs amendements adoptés :

– la formulation du deuxième thème (le renforcement de la cohésion sociale et territoriale) a été complétée au Sénat par une mention explicite des territoires enclavés ou isolés. La commission a adopté un amendement de votre rapporteur qui supprime cette mention, la préoccupation ainsi exprimée étant déjà satisfaite par le texte ;

– en revanche, ce deuxième thème qui, dans la rédaction adoptée par le Sénat, ne fait mention que des personnes dont la mobilité est réduite en ce qui concerne l'accès aux services de mobilité, a été complété par un amendement de Mme Aude Luquet (Modem) afin d'ajouter les **personnes handicapées** ;

– le huitième thème de la liste figurant à l'article L. 1214-2, relatif à l'approvisionnement et aux livraisons et qui prévoit notamment que le plan de mobilité doit viser à améliorer l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, a été modifié par l'adoption d'un amendement de M. Damien

Pichereau (LaREM) pour ajouter que le plan de mobilité doit aussi viser à **préserver et à développer ces infrastructures** ;

– le neuvième thème, l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités, a été complété par l'adoption d'un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM) pour que le plan de mobilité comporte des mesures incitant ces employeurs à encourager et à faciliter le recours, par leurs personnels, non seulement au covoiturage et aux mobilités actives (déjà prévus dans le texte), mais aussi « *aux autres mobilités partagées* » ;

– le onzième thème à aborder dans le plan de mobilité, qui concerne les infrastructures de charge pour les véhicules électriques, a également été complété par l'adoption d'un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM), afin d'y inclure la localisation « *du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts* » ;

– enfin, la commission a adopté un amendement de Mme Laurence Gayte (LaREM) qui ajoute un douzième thème devant être traité dans le plan de mobilité. Celui-ci devra viser à assurer **l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau**, « *notamment pour les cycles, les piétons et les scolaires* ».

• Un amendement présenté par votre rapporteur a rendu **facultative** l'intégration, dans le plan de mobilité, d'un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, que le Sénat avait prévue de manière obligatoire.

## **2. Les modifications apportées à la procédure d'élaboration du plan de mobilité**

L'article L. 1214-3 du code des transports, dans sa rédaction adoptée par le Sénat, pose l'obligation d'élaborer un plan de mobilité uniquement pour les AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ou recoupe une telle agglomération, mais dispense de cette obligation les communautés de communes.

La commission a adopté un amendement présenté par votre rapporteur pour **dispenser également de cette obligation les régions qui sont AOM « par substitution »** sur le territoire d'une communauté de communes qui ne s'est pas emparée de la compétence d'AOM. Ainsi, une communauté de communes ayant pris la qualité d'AOM et une région qui s'est substituée à une communauté de communes en tant qu'AOM pourront élaborer un plan de mobilité mais n'y seront pas obligées.

### 3. Le plan de mobilité simplifié remplace le plan de mobilité rurale

La commission a adopté un amendement de Mme Monica Michel (LaREM), ainsi que des amendements de coordination de la même auteure, visant à remplacer la dénomination « plan de mobilité rurale » par « plan de mobilité simplifié ».

Un autre amendement de Mme Monica Michel adopté par la commission vise à inclure dans le plan de mobilité simplifié un volet relatif au transport des marchandises.

La commission a également adopté un amendement de votre rapporteur qui vise à clarifier le champ d'application de la faculté, offerte à toute AOM qui n'a pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, de se doter d'un plan de mobilité simplifié.

### 4. Les autres modifications apportées par la commission

La commission a adopté deux amendements de M. Damien Pichereau (LaREM) relatifs à l'intégration d'une dimension « logistique » dans le règlement des plans locaux d'urbanisme (PLU) :

– dans l'article L. 151-16 du code de l'urbanisme, tel que modifié par l'article 5 du projet de loi, est ajoutée la possibilité de délimiter des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures logistiques est nécessaire ;

– un nouvel article L. 151-33-1 est introduit dans le code de l'urbanisme, dans la section consacrée aux aires de stationnement, afin d'ouvrir la possibilité d'imposer, par le règlement du PLU, la réalisation d'aires de livraison tenant notamment compte des besoins logistiques de la construction.

Enfin, la commission a adopté quinze amendements rédactionnels de votre rapporteur.

## B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'Assemblée a adopté :

– deux amendements identiques de Mme Frédérique Dumas (LT) et de M. Michel Delpon (LaREM), ajoutant une contribution obligatoire du plan de mobilité à la lutte contre la **pollution sonore** ;

– huit amendements identiques, présentés par MM. Vincent Descoeur (LR), Jean-Pierre Vigier (LR), Jean-Yves Bony (LR), Fabrice Brun (LR), Gérard Menuel (LR), Christophe Naegelen (UDI), Mme Jeanine Dubié (LT) et Mme Marie-Noëlle Battistel (Soc), précisant que la nécessaire limitation de l'étalement urbain qui doit être prise en compte par le plan de mobilité est la



limitation « *telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux* » ;

– un amendement de Mme Claire Pitollat (LaREM) visant à introduire une incitation des employeurs à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air, **contre l'avis du rapporteur et du Gouvernement** qui considéraient que cette question dépasse largement le domaine des mobilités.

En ce qui concerne la procédure d'élaboration du plan de mobilité, l'Assemblée a adopté un amendement de M. Gérard Menuel (LR), sous-amendé par Mme Zivka Park (LaREM), sur le **cas particulier des aéroports d'Île-de-France** : lorsque le périmètre du plan de mobilité comprend tout ou partie de l'emprise d'un aérodrome, les groupements de collectivités territoriales limitrophes (EPCI ou syndicats mixtes) devront être consultés, s'ils le demandent, sur le projet de plan.

S'agissant du **volet relatif aux itinéraires cyclables et piétons**, l'Assemblée a adopté, contre l'avis de votre rapporteur et du Gouvernement, un amendement de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie (LaREM) obligeant le plan de mobilité à définir, dans ce volet, « *les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied* ».

S'agissant du **schéma facultatif de desserte fluviale ou ferroviaire**, l'Assemblée a adopté un amendement de Mme Marie-Noëlle Battistel (Soc) qui prévoit que ce schéma devra identifier les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ceux-ci.

L'Assemblée a également adopté deux amendements du Gouvernement, pour supprimer l'obligation, pour les **établissements scolaires**, d'élaborer un plan de mobilité scolaire, et pour supprimer l'objectif de mise en place d'expérimentations de décalage des horaires de ces établissements, expérimentations qui sont déjà possibles sans qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi.

Par l'adoption de deux amendements identiques de M. Damien Pichereau et de Mme Frédérique Tuffnell (LaREM), l'Assemblée a introduit :

– un lien de compatibilité du plan de mobilité par rapport au **plan climat-air-énergie territorial (PCAET)** lorsque celui-ci recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM ;

– un lien de simple prise en compte par rapport aux autres PCAET.

**En l'absence de plan de mobilité**, un nouvel article L. 1214-38, créé dans le code des transports par l'adoption d'un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM), dispose que le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme doit analyser « *les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau* ».

Enfin, l'Assemblée a adopté plusieurs amendements de coordination et deux amendements rédactionnels de votre rapporteur.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté huit amendements rédactionnels et sept amendements de coordination de votre rapporteur.

#### *Article 5 bis*

(article L. 423-1 du code de l'urbanisme)

#### **Consultation des AOM sur les projets de construction de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif**

Adopté par la commission avec modifications

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 423-1 du code de l'urbanisme régit le dépôt et l'instruction des demandes de permis de construire, d'aménager et de démolir.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Zivka Park (LaREM) visant à compléter l'article L. 423-1 par une obligation, pour l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire, de consulter l'AOM compétente sur tout projet conduisant à la construction de plus de 1 000 nouveaux logements en habitat collectif. Cette consultation va notamment permettre à l'AOM de signaler, le cas échéant, le risque que présente le projet en termes de saturation des infrastructures de transport existantes. En aucun cas l'AOM ne se verra ainsi conférer le pouvoir d'autoriser ou de bloquer un projet de construction : elle n'émettra qu'un avis simple.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre un amendement de coordination de votre rapporteur, la commission a adopté un amendement de Mme Zivka Park (La REM) ramenant de 1 000 à 200 logements le seuil pour l'application de l'article 5 *bis*.

#### CHAPITRE III **Mobilité inclusive**

##### *Article 6*

(section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie, et articles L. 1215-3 [nouveau], L. 1215-4 [nouveau], L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports)

##### **Services de mobilité solidaire, aides individuelles à la mobilité et plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire**

Adopté par la commission avec modifications

Le projet de loi par ses articles 1<sup>er</sup>, 4 et 15 définit **deux listes de compétences** pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les autorités organisatrices de la mobilité régionale (AOMR) et Île-de-France Mobilités (IdFM).

L'article 6 y ajoute **une catégorie supplémentaire de services** pour toutes les autorités organisatrices de la mobilité : l'organisation de services de mobilité solidaire et le versement d'aides individuelles à la mobilité destinées aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et aux personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

L'article 6 vise ainsi à renforcer les dispositions législatives relatives au droit à la mobilité.

#### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

En première lecture, le Sénat a adopté plusieurs amendements afin de :

– permettre aux AOM, aux AOMR et à IdFM de **contribuer au développement de services de mobilité solidaire** (et non pas seulement d'organiser de tels services) ;

– **rendre obligatoire la coordination entre les autorités publiques** en faveur de la mobilité solidaire, par l'adoption d'un amendement du Gouvernement ;

– placer la compétence « mobilité solidaire » des autorités organisatrices de la mobilité, dans la liste des **attributions complémentaires** (et non pas dans la liste des compétences principales).

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Votre commission a replacé la compétence « mobilité solidaire » dans la liste des compétences principales des autorités organisatrices de la mobilité, à l'initiative de votre rapporteur, et a adopté un amendement rédactionnel.

En séance publique, l'article 6 a été adopté par l'Assemblée nationale sans modification.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

### *Article 7*

(article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, articles L. 1111-5 et L. 1112-4 du code des transports et article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales)

### **Mesures tarifaires et d'accessibilité en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et en faveur de leurs accompagnateurs**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 7 du projet de loi dans sa version initiale rend **obligatoire**, en modifiant l'article L. 1111-5 du code des transports, la mise en place de **mesures particulières dans les transports** en faveur de l'accessibilité de ceux-ci aux personnes handicapées, aux personnes à mobilité réduite et à leurs accompagnateurs, **et impose que ces mesures particulières incluent des mesures tarifaires**. Il oblige également les communes à **créer des places de stationnement dotées de bornes de recharge électrique accessibles à tous**, en modifiant l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales.

Le Sénat, en première lecture, a limité l'obligation de proposer des mesures tarifaires spécifiques **aux seuls accompagnateurs** des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite **porteuses d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion (CMI)**. Il a, par ailleurs, adopté un amendement du Gouvernement visant à **supprimer l'obligation de résidence et le passage devant une commission médicale locale** pour les personnes handicapées ou à

mobilité réduite disposant d'une CMI et souhaitant accéder aux transports à la demande adaptés à ces voyageurs.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

L'article 7 a été substantiellement modifié par son passage en commission à l'Assemblée, six amendements ayant été adoptés.

**Les différentes formes de handicap à prendre en compte** pour la mise en accessibilité des infrastructures sont intégrées dans l'article L. 1111-5 du code des transports par le biais d'un renvoi à la définition donnée par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles.

**Les mesures spécifiques prises par les autorités organisatrices** doivent consister principalement à adapter les moyens de communication et les infrastructures de transport, et à former le personnel.

Un amendement de clarification permet de distinguer les personnes disposant d'une carte « mobilité inclusion » comme étant celles **bénéficiant obligatoirement** d'une dispense des deux conditions pour bénéficier d'un transport adapté. Les autres personnes handicapées ou à mobilité réduite **peuvent** également être dispensées de ces deux conditions, sans que ce soit une obligation pour les autorités organisatrices ou les opérateurs.

L'obligation relative aux bornes de recharge sera précisée par un arrêté ministériel qui fixera un pourcentage minimal de places à équiper. L'article L. 2224-37 est rendu applicable non seulement aux places pré-équipées ou équipées en bornes de recharge électrique, mais aussi aux points d'avitaillement en hydrogène et en gaz naturel pour véhicules.

Enfin, la commission a adopté deux amendements relatifs aux services de substitution permettant aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de mieux se déplacer, en modifiant l'article L. 1112-4 du code des transports. Le premier amendement assouplit l'obligation de mise en accessibilité des arrêts pour permettre de prendre en compte le cas d'arrêts qu'il est techniquement impossible de rendre accessibles. Le second définit les transports de substitution et les mesures de substitution.

### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Aude Luquet (Modem) pour expliciter, à l'article L.1111-5 du code des transports, la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité d'instaurer des réductions tarifaires, pour les accompagnateurs de personnes handicapées ou à

mobilité réduite porteuses d'une carte « mobilité inclusion » et **pouvant aller jusqu'à la gratuité**. L'Assemblée a également adopté quatre amendements rédactionnels de votre rapporteur.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté l'article 7 sans modification.

#### *Article 7 bis A*

(article L. 3122-4 du code des transports)

#### **Voitures de transport avec chauffeur (VTC) adaptées aux personnes à mobilité réduite**

Adopté par la commission sans modification

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 3122-4 du code des transports dispose que les voitures de transport avec chauffeur (VTC) doivent respecter des conditions techniques et de confort fixées par voie réglementaire ou contribuer à la préservation du patrimoine automobile.

Les dispositions de nature réglementaire correspondantes figurent aux articles R. 3122-6 à R. 3122-8 du code des transports : les VTC doivent comporter entre quatre et neuf places (y compris la place du conducteur), ne doivent pas comporter d'équipements de nature à créer une confusion avec un taxi, et doivent être munis d'une signalétique distinctive. Par ailleurs, les VTC doivent être conformes à des prescriptions fixées par arrêté, qui définissent les dimensions minimales, l'ancienneté maximale et la puissance minimale de ces véhicules. L'arrêté du 26 mars 2015 pris pour l'application de l'article R. 3122-6 précise ainsi que :

– les VTC doivent être âgés de moins de six ans, sauf s'il s'agit de véhicules de collection ;

– ces véhicules doivent être munis d'au moins quatre portes et avoir une longueur hors tout minimale de 4,50 mètres et une largeur hors tout minimale de 1,70 mètre ;

– leur moteur doit avoir une puissance nette supérieure ou égale à 84 kilowatts.

L'arrêté dispense toutefois les VTC électriques et hybrides du respect de ces obligations.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Damien Pichereau (LaREM) visant à modifier l'article L. 3122-4 du code des transports de manière à **exclure les VTC spécialement adaptés aux personnes à mobilité réduite** de l'obligation de respecter les conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 7 bis A sans modification.

### *Article 7 bis*

(article L. 1112-2-4 du code des transports)

### **Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Le Sénat a adopté contre l'avis du rapporteur et du Gouvernement un amendement visant à **obliger chaque région à remettre un rapport d'étape** sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) de tous les services de transports publics existants sur son territoire.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

La commission a adopté un amendement proposant une nouvelle rédaction de l'article 7 bis, pour remplacer l'obligation de présenter des rapports d'étape en plus des bilans périodiques, par la **publication de ces bilans périodiques sur le site internet de chaque autorité organisatrice**, jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la programmation.

### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, un amendement rédactionnel proposé par votre rapporteur a été adopté.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 7 *bis* sans modification.

#### CHAPITRE IV Mesures spécifiques aux outre-mer

##### *Article 8*

(articles L. 1802-1, L. 1811-2, L. 1811-3, L. 1811-4, L. 1811-5, L. 1811-9 [nouveau], L. 1831-1, L. 1841-1, L. 1851-1-1 [nouveau] et L. 1851-5 [nouveau] du code des transports et article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales)

##### **Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 8 du projet de loi fixe les modalités d'application en outre-mer des dispositions du titre I<sup>er</sup> du projet de loi relatives à la gouvernance des mobilités. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté deux amendements de son rapporteur : un amendement rédactionnel et un amendement supprimant deux alinéas sans objet.

En séance publique, le Sénat a adopté un amendement créant un article L. 1811-9 dans le code des transports, qui prévoit que l'État doit favoriser « *le développement du bioGNV et de l'hydrogène* » en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane et à La Réunion, « *et réalise des expérimentations si nécessaire* ».

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

La commission a adopté trois amendements rédactionnels ou de précision juridique proposés par votre rapporteur.

#### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'Assemblée a adopté deux amendements de votre rapporteur :



– un amendement de coordination visant à appliquer aux schémas d'aménagement régional (SAR) d'outre-mer les dispositions relatives au transport et à la logistique applicables aux SRADDET ;

– un amendement modifiant la disposition ajoutée par le Sénat afin que l'État favorise le développement de toutes les énergies renouvelables en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane et à La Réunion.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté deux amendements rédactionnels de votre rapporteur.

#### *Article 8 ter*

#### **Territoires ultramarins : obligation de mise en place d'une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades**

Adopté par la commission sans modification

Le nouvel article L. 1231-3 du code des transports créé par l'article 1<sup>er</sup> et l'article 6 du projet de loi définit les attributions des autorités organisatrices de la mobilité régionales (AOMR).

En séance publique, en première lecture, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Justine Benin (Modem), visant à créer une compétence supplémentaire des AOMR dans les territoires ultramarins : pour l'application de l'article L. 1231-3 du code des transports dans les territoires ultramarins composés de plusieurs îles, l'AOMR doit mettre en place une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades.

L'article 2 de la loi n° 2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant d'autres dispositions en matière sociale et économique définit la continuité territoriale comme un « *renforcement de la cohésion entre les différents territoires de la République, notamment les territoires d'outre-mer, et de la mise en place ou du maintien d'une offre de transports continus et réguliers à l'intérieur de ces territoires et entre ces territoires et la France hexagonale* ».

En nouvelle lecture, la commission a adopté l'article 8 *ter* sans modification.

*Article 8 quater (supprimé)*  
**Extension aux salariés du passeport pour la mobilité de  
la formation professionnelle**

Supprimé par la commission

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 1803-1 du code des transports prévoit que « *les pouvoirs publics mettent en œuvre outre-mer, au profit de l'ensemble des personnes qui y sont régulièrement établies, une politique nationale de continuité territoriale* ». Les articles L. 1803-2 et L. 1803-3 du même code disposent qu'un « **fonds de continuité territoriale** » doit financer des aides à la continuité territoriale, le passeport pour la mobilité en stage professionnel, des aides destinées aux étudiants et aux élèves de l'enseignement secondaire, et des « **aides liées aux déplacements justifiés par la formation professionnelle** », en faveur des personnes « *ayant leur résidence habituelle en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna* », l'ensemble de ces aides étant versées sous conditions de ressources. Les critères d'éligibilité sont définis par voie réglementaire. Les ressources affectées au fonds de continuité territoriale sont définies chaque année en loi de finances. L'ensemble des aides prévues par les articles L. 1803-2 et suivants sont gérées par l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (article L. 1803-10 du même code).

L'aide destinée aux personnes bénéficiant d'une mesure de formation professionnelle en mobilité est appelée « **passeport pour la mobilité de la formation professionnelle** » (PMFP). Cette aide, régie par l'article L. 1803-6 du code des transports, est attribuée aux personnes poursuivant une formation professionnelle, prescrite dans le cadre de la politique de l'emploi, en dehors de leur collectivité de résidence, faute de disposer dans celle-ci de la filière de formation correspondant à leur projet professionnel. Cette aide « *concourt au financement des titres de transport nécessités par cette formation* » et « *au financement des frais d'installation et de formation* ». **Le PMFP s'adresse aux personnes âgées de plus de 18 ans, inscrites en tant que demandeur d'emploi dans l'une des collectivités d'outre-mer.** Selon le site internet de l'agence, 3 315 demandeurs d'emploi en ont bénéficié en 2017, et 2 805 demandeurs d'emploi en 2018. En 2017, ce dispositif a représenté une dépense de 34,1 millions d'euros dans le budget de l'agence <sup>(1)</sup>.

---

(1) Source : Rapport d'activité 2017 de l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Maina Sage (UDI), créant un article 8 *ter*, qui impose qu'un décret, pris au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020, étende aux salariés du secteur privé le dispositif « passeport pour la mobilité de la formation professionnelle ». Cet amendement a été adopté contre l'avis de votre rapporteur et du Gouvernement, qui ont fait valoir que le dispositif proposé relève du domaine de la formation professionnelle et non pas du domaine des transports, et peut entraîner un coût pour le budget de l'État.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

À l'initiative de votre rapporteur et avec l'avis favorable du Gouvernement, la commission a supprimé l'article 8 *quater*, en raison de la charge potentielle qu'il implique pour le budget de l'État.



## TITRE II RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

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

#### 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*

(articles L. 1115-1, L.1115-2 [nouveau], L. 1115-3 [nouveau], L. 1115-4 [nouveau], L. 1262-5 [nouveau], L. 1263-4, section 5 [nouvelle] du chapitre III du titre VI de la première partie et articles L. 1264-7, L. 1264-9 et L. 3121-11-1 du code des transports)

##### **Ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur**

Adopté par la commission avec modifications

#### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 9 précise les modalités d'application en droit français du règlement délégué (UE) 2017/1926 du 31 mai 2017<sup>(1)</sup>. Il prévoit l'ouverture des données statiques et dynamiques sur la circulation et les déplacements par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données. La fourniture des données statiques interviendra dans le calendrier prévu par le règlement européen délégué (entre 2019 et 2021) pour le réseau principal<sup>(2)</sup>. Pour les autres réseaux, le calendrier fixé par le III de l'article 9 impose la fourniture des données, statiques comme dynamiques, au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre 2021, alors que le règlement européen la prévoit, pour les seules données statiques, avant le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

Le projet de loi initial prévoyait que dans le cadre d'un accord de licence, une compensation financière de la mise à disposition des données pourrait être demandée à l'utilisateur pour compenser, au-delà d'un certain volume de données, les coûts liés à leur mise à disposition. Les sénateurs, en séance publique, ont

---

(1) Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

(2) Il s'agit du réseau transeuropéen global au sens du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE. En pratique, cela concerne les principaux réseaux routiers et ferroviaires ainsi que huit nœuds urbains (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nice, Paris, Strasbourg et Toulouse).

rendu l'acquittement de cette compensation financière obligatoire, dès la première requête.

Les régions et les métropoles se voient confier une mission d'accompagnement des démarches de fourniture des données. Les sénateurs ont précisé que les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole, et que les métropoles, en accord avec la région, peuvent exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elles s'inscrivent.

La mission de règlement des différends entre fournisseurs et utilisateurs de données est confiée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

Les sénateurs ont également permis à l'autorité organisatrice de la mobilité de décider de rendre obligatoire la transmission, aujourd'hui entièrement facultative, des informations sur la localisation en temps réel des taxis sur leur zone de prise en charge – potentiellement par l'intermédiaire d'une centrale de réservation – au gestionnaire du registre Le.Taxi.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Au cours de l'examen du projet de loi en commission, des clarifications d'ordre juridique ont été apportées s'agissant de la définition des autorités chargées des transports au sens du règlement européen délégué <sup>(1)</sup>. Il a également été précisé que les dispositions du code des relations entre le public et l'administration applicables aux informations publiques ne s'appliquent pas aux données sur les déplacements et la circulation.

Le champ des données rendues accessibles pour les points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables a été étendu, outre les éléments prévus par le règlement européen délégué (localisation, tarification et modalités de paiement), à leur puissance de recharge et leur disponibilité.

**L'obligation, introduite par le Sénat, pour l'utilisateur des données de s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête a été supprimée à l'initiative de votre rapporteur**, afin de ne la rendre possible que lorsque la transmission des données à un utilisateur sollicite le service de fourniture des données au-delà de seuils dont les caractéristiques et les niveaux sont définis par décret en Conseil d'État.

---

(1) Ces autorités correspondent, en droit français, aux autorités organisatrices de la mobilité, à l'État, aux régions, aux départements, aux communes, aux EPCI, aux syndicats mixtes, à Île-de-France Mobilités, aux autorités organisatrices outre-mer et à la métropole de Lyon.

S'agissant du contrôle exercé par l'ARAFER, ont été adoptés en commission :

– un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM visant à préciser que l'ARAFER peut, outre les contrôles aléatoires qu'elle réalise sur l'exactitude des déclarations de conformité au règlement délégué, réaliser des contrôles d'office et des contrôles à la demande des autorités organisatrices ou des associations agréées de consommateurs ;

– une série d'amendements de votre rapporteure précisant que les missions et pouvoirs de sanctions confiés à l'ARAFER s'appliquent également pour les données d'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite rendues accessibles en application de l'article 10 du projet de loi ;

– un amendement de votre rapporteure précisant que le rapport de l'ARAFER sur le contrôle des déclarations de conformité est établi à un rythme biennal ;

– un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM visant à ajouter aux pouvoirs de sanction de l'ARAFER la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie des données mises à disposition par le point d'accès national, pour une durée n'excédant pas un an.

S'agissant du registre Le.Taxi, la transmission au registre des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge a été rendue obligatoire.

Enfin, le calendrier d'ouverture des données dynamiques, qui n'était pas fixé par le calendrier européen, a été précisé lors de l'examen en commission. Le calendrier d'ouverture des données en France serait donc le suivant :

– pour les données concernant le réseau principal :

- le 1<sup>er</sup> décembre 2019 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques du niveau de service 1 mentionné à l'annexe du règlement européen délégué ;

- le 1<sup>er</sup> décembre 2020 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques du niveau de service 2, les données dynamiques des niveaux de service 1 et 2 ainsi que les données des services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel ;

- le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques et dynamiques du niveau de service 3 ;

– pour les données concernant les autres parties du réseau de transport, le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard.

## B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Au cours de l'examen en séance publique, les données rendues accessibles pour les points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables ont été étendues aux données d'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et aux éventuelles restrictions d'accès liées au gabarit du véhicule.

À l'initiative de votre rapporteure, les **plateformes de covoiturage devront désormais mettre à disposition des autorités organisatrices**, à la demande de ces dernières, **un accès à leur service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage**. Cette obligation ne s'appliquera pas aux plateformes réalisant une activité située en deçà d'un seuil fixé par décret en Conseil d'État.

S'agissant de la plateforme Le.Taxi, il a été précisé que malgré l'obligation de transmission au registre des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise, un décret en Conseil d'État prévoira les modalités de refus d'effectuer une prestation de transport par un exploitant sollicité par l'intermédiaire de la plateforme Le.Taxi.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre une série d'amendements rédactionnels ou de précision, votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure renommant l'ARAFER, qui s'appellera, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2019, Autorité de régulation des transports, en application de l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires.

### *Article 9 bis*

(articles L. 2132-7, L. 3111-24 et L. 3114-11 du code des transports)

### **Modalités de collecte de données par l'Autorité de régulation des transports**

Adopté par la commission sans modification

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 1264-2 du code des transports précise les pouvoirs de contrôle et d'enquête de l'ARAFER s'agissant du recueil de toutes les informations utiles à l'exercice de ses missions. Les dispositions du code des transports spécifiques aux différents secteurs régulés par l'ARAFER ont toutefois un périmètre légèrement différent des dispositions générales fixées à l'article L. 1264-2 : des écarts existent s'agissant du champ des données devant être transmises à l'ARAFER et des destinataires de ses demandes.



Ainsi, l'article L. 2132-7 mentionne le recueil des données « nécessaires » dans le secteur ferroviaire, tandis que l'article L. 1264-2 mentionne le recueil de toutes les données « utiles ». De même, l'article L. 2132-7 ne prévoit pas le recueil de données des candidats, contrairement à l'article L. 1264-2.

De la même façon, les articles L. 3111-24 et L. 3114-11, qui traitent de la collecte des données par l'ARAFER s'agissant respectivement des services réguliers interurbains de transport routier de personnes et des gares et aménagements de transport routier, ne mentionnent pas la collecte des informations économiques, financières et sociales nécessaires, qui figure pourtant à l'article L. 1264-2. Ces informations sont utiles à l'ARAFER afin qu'elle puisse assurer le suivi de l'exploitation des aménagements routiers, ou encore pour assurer la qualité de l'observation du marché du transport par autocar.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen en séance publique, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM a été adopté afin d'apporter des clarifications rédactionnelles aux articles du code des transports qui permettent à l'ARAFER d'exercer ses missions au travers de collectes régulières de données. Il homogénéise ainsi la rédaction de ces articles recouvrant des missions similaires.

Les modifications rédactionnelles adoptées visent donc à renforcer la base légale des collectes régulières de données en complétant les articles du code régissant les collectes sectorielles. Elles permettent notamment d'intégrer dans le champ de collecte les opérateurs qui ne sont ni une entreprise ferroviaire, ni un gestionnaire d'infrastructure ou un exploitant d'installation de services. Elles permettent également d'intégrer les informations économiques, financières et sociales dans le champ de la collecte de données par l'ARAFER.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 9 *bis* sans modification.

### *Article 10*

(section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports, article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, section 6 [nouvelle] du titre IV du code de la voirie routière et article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation)

### **Collecte et ouverture des données facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite**

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 10 prévoit l'ouverture, mais également la collecte, des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, dans les conditions fixées par le règlement européen délégué précité et par l'article 9 du présent projet de loi.

Il rend également accessibles et réutilisables les données des « balises numériques » présentes sur les infrastructures de transport, les établissements recevant du public (ERP) et les installations ouvertes au public (IOP), qui diffusent des informations par radiofréquences.

La collecte et la fourniture des données d'accessibilité des services de transport aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que des données d'identifiant et de localisation des balises numériques présentes au niveau des infrastructures de transport est prévue au plus tard pour le 1<sup>er</sup> décembre 2021.

Enfin, l'article 10 prévoit que les commissions communales d'accessibilité, dans le cadre du constat qu'elles dressent sur l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, doivent détailler l'accessibilité, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. Ces points d'arrêt prioritaires représentent, selon le Gouvernement, environ 70 000 arrêts sur l'ensemble du territoire, ce qui représente de l'ordre de 20 à 35 % des arrêts des réseaux de bus et de cars.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Au cours de l'examen en commission, un amendement de Mme Nathalie Sarles a précisé que le détail, établi par la commission communale pour l'accessibilité, des itinéraires et cheminements autour des points d'arrêt prioritaires doit être réalisé en **tenant compte du type de handicap**.

## B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement du Gouvernement a **rendu obligatoire la collecte, par les gestionnaires de voirie, des données d'accessibilité sur les cheminements dans un rayon de 200 mètres** autour des points d'arrêt prioritaires. Le coût de cette mesure a été estimé par la délégation ministérielle à l'accessibilité à environ 5,6 millions d'euros, soit 80 euros par arrêt. Cette obligation devra être mise en œuvre au plus tard le 16 mai 2022 pour les communes comportant sur leur territoire au moins une gare ferroviaire classée point d'arrêt prioritaire, et le 1<sup>er</sup> décembre 2023 pour les autres communes.

Par ailleurs, a été adopté un amendement de M. Jean-Marie Sermier, sous-amendé par le Gouvernement, visant à différer le calendrier de collecte et de fourniture des données d'accessibilité ainsi que des données d'identifiant et de localisation des balises numériques. Ainsi, pour les données d'accessibilité et les celles des balises installées sur les infrastructures de transport, l'échéance, initialement fixé au 1<sup>er</sup> décembre 2021, a été maintenue pour le réseau principal et repoussée au 1<sup>er</sup> décembre 2023 pour les autres réseaux. Pour les données de balises installées sur les ERP et les IOP, l'échéance a été fixée au 16 mai 2022 au plus tard.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre un amendement rédactionnel et un amendement corrigeant une erreur de référence, votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure retenant l'unique date du 1<sup>er</sup> décembre 2021 pour l'entrée en vigueur de l'obligation de fourniture des données des balises numériques, quel qu'en soit le fournisseur.

*Section 2*  
**Services d'information et de billettique multimodales**

*Article 11*

(section 3 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie et articles L. 1263-4-1 [nouveau], L. 1264-1, L. 1264-2 et L. 1264-7 du code des transports)

**Services d'information et de billettique multimodales**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 11 confie à la région le soin de veiller à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort de compétence.

Le projet de loi initial prévoyait que lorsqu'est mis en place un service de billettique multimodale, les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements ont l'obligation de fournir à la personne développant ce service, par contrat, l'accès à leur service numérique de vente ou de réservation de services de transport et de stationnement.

Pour pallier le **risque de désintermédiation des autorités organisatrices de la mobilité** qui, en devant ouvrir l'accès à leurs services de vente et de réservation à des acteurs privés qui en feraient la demande, risqueraient de perdre le contrôle de leur politique tarifaire, les sénateurs ont inversé la logique du dispositif de fourniture d'accès aux services de vente et de réservation des autorités organisatrices, des collectivités et de leurs groupements. Ils ont ainsi adopté une ouverture obligatoire des services de vente et de réservation de transport et de stationnement, publics ou privés, uniquement lorsque le service de billettique multimodale est mis en place par une autorité organisatrice de la mobilité.

Les sénateurs ont également créé un numéro unique d'appel national pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire, sans toutefois préciser ni la personne responsable de la création de ce numéro d'appel, ni les conditions de mise en œuvre de ce dispositif dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

S'agissant des services d'information multimodale, il a été précisé que les autorités organisatrices doivent veiller à l'existence d'un service d'information qui doit porter sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial, et non dans leur ressort de compétence.

S'agissant des services de billetterie multimodale, dits « services numériques multimodaux », il est désormais prévu que ces services respectent les obligations suivantes :

– lorsqu'ils proposent la vente d'un service d'une autorité organisatrice, ils doivent proposer la vente de l'ensemble des services que l'autorité organise, subventionne ou auxquels elle apporte une compensation financière pour charges de service public ;

– sur le territoire qu'ils couvrent, ils sélectionnent de façon non discriminatoire les autres services de transport dont ils assurent la vente ;

– ils doivent transmettre aux gestionnaires des services dont ils assurent la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre la fraude ;

– ils doivent mettre en place un processus d'achat assurant l'information sur les services dont ils assurent la vente, la simplicité d'utilisation et la qualité du service numérique multimodal pour l'utilisateur ;

– les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur, en explicitant les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions.

Lorsque ces services délivrent des produits tarifaires ou des réservations de services de transport ou de stationnement, en appliquant les conditions d'utilisation et les conditions tarifaires des fournisseurs des services, les services numériques multimodaux peuvent de droit, en respectant des obligations prévues par le code des transports, délivrer la vente des services suivants :

– des services de transport et de stationnement des autorités organisatrices, des collectivités et de leurs groupements ;

– des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national organisés par l'État ;

- d’autres services de transport sur le territoire régional ;
- des centrales de réservation de transport public particulier de personnes (T3P).

Parallèlement, l’ARAFER s’est vue confier une mission de règlement des différends portant sur la mise en œuvre des dispositions légales relatives aux services numériques multimodaux.

## B. L’EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

S’agissant des services d’information multimodale, un amendement de Mme Carole Grandjean, sous-amendé par votre rapporteure, a précisé que les autorités organisatrices mettant en place de tels services doivent veiller à ce qu’ils répondent à des exigences d’accessibilité pour tout public. Il convient toutefois de noter qu’une telle obligation a été introduite par l’article 106 de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, qui modifie l’article 47 de la loi du 11 février 2005 sur le handicap<sup>(1)</sup> pour préciser que « *les services de communication au public en ligne des services de l’État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées* ». Le décret d’application n’étant pas paru à ce jour, les services du ministère ont indiqué à votre rapporteure que celui-ci devrait être publié en septembre 2019.

S’agissant de la réservation et de l’accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire, **un amendement de votre rapporteure prévoit la mise en place d’une plateforme de réservation unique pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite**, qui doit en outre permettre l’adhésion d’opérateurs d’autres modes de transport à cette plateforme. La mission d’assurer la réservation des prestations d’assistance en gare, à la montée et la descente du train, et des prestations de transports de substitution, ainsi que la délivrance de ces prestations, est confiée au gestionnaire d’infrastructure ferroviaire, en coordination avec les différentes entreprises ferroviaires. L’accueil des personnes en gare sera effectué en un point unique.

Par ailleurs, il a été prévu que les services numériques multimodaux n’auront plus à proposer la vente de l’intégralité des services de mobilité d’une autorité organisatrice, mais seulement celle des catégories de services dont ils proposent la vente. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, cette obligation sera étendue, pour chaque catégorie de services, à l’ensemble du bassin de mobilité.

Les services numériques multimodaux auront par ailleurs l’obligation d’établir un plan de gestion des informations concernant les services dont ils assurent la vente qui sont protégées par le secret des affaires. Il a également été

---

(1) Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

précisé que les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur peuvent prendre en compte les caractéristiques des solutions de déplacement, dont le prix, mais ne se fondent sur aucun autre élément directement ou indirectement lié à un accord commercial entre les fournisseurs de services numériques multimodaux et les gestionnaires des services dont ils assurent la vente.

La liste des services dont les services numériques multimodaux peuvent de droit assurer la vente, lorsque ces derniers délivrent des produits tarifaires ou des réservations de services de transport ou de stationnement, en appliquant les conditions d'utilisation et les conditions tarifaires des fournisseurs des services, entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2021. Cette liste a été étendue aux plateformes de covoiturage, sous réserve que les fournisseurs de services numériques multimodaux versent une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement en covoiturage après avoir proposé le trajet par l'intermédiaire du service de mise en relation. Une telle allocation pourra notamment être versée par les autorités organisatrices de la mobilité, les autorités organisatrices de la mobilité régionale et par Île-de-France Mobilités, en application des articles L. 1231-15 et L. 1241-1 du code des transports, dans leur rédaction résultant de l'article 15 du projet de loi.

Il a par ailleurs été précisé que la liste des services dont les services numériques multimodaux peuvent de droit assurer la vente ne concerne que les services qui disposent d'un service numérique de vente. Dans ce cas, les gestionnaires des services doivent fournir aux services numériques multimodaux une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente – qui peut dans certains cas consister en un « lien profond » – dont le coût peut être mis à la charge, par convention, des services numériques multimodaux.

Cette liste de services – dont les services numériques multimodaux peuvent de droit assurer la vente – a toutefois été restreinte, le cas échéant, afin d'exclure ceux dont le chiffre d'affaires et pour lesquels la durée d'existence de la société gestionnaire ou, le cas échéant, de la société qui en assure le contrôle, sont supérieurs à des seuils fixés par décret en Conseil d'État.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Outre une série d'amendements rédactionnels ou de précision, votre commission a adopté :

– un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM définissant les catégories de services inscrites à l'article 11 en référence aux catégories de services organisés par les autorités organisatrices ;

– un amendement de votre rapporteure clarifiant l'inclusion des services d'intérêt national routiers et des services maritimes organisés dans le champ de l'article 11 ;

– un amendement de votre rapporteure clarifiant l’inclusion des services de partage de véhicules, cycles et engins ainsi que des services librement organisés, lorsque le départ et l’arrivée de ces derniers sont situés dans la même région ou lorsqu’ils sont distants de moins de 100 kilomètres situés dans deux régions limitrophes, dans le champ de l’article 11 ;

– un amendement de votre rapporteure précisant que l’ouverture des services de réservation des opérateurs de covoiturage sera de droit non seulement lorsque les fournisseurs de services numériques multimodaux versent une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement en covoiturage, mais également lorsqu’ils octroient une allocation **aux conducteurs ayant proposé un trajet** ou aux **passagers ayant effectué un déplacement** en covoiturage ;

– un amendement de votre rapporteure renommant l’ARAFER, qui s’appellera désormais Autorité de régulation des transports.

#### *Article 11 bis A*

(article L. 1215-5 [nouveau] du code des transports)

#### **Information sur les aides financières à la mobilité**

Adopté par la commission avec modifications

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L’article L. 1111-6 prévoit que les catégories sociales défavorisées, peuvent, en matière de droit au transport, faire l’objet de dispositions adaptées à leur situation. Il existe aujourd’hui un dispositif de tarification sociale des services de transport, inscrit à l’article L. 1113-1 du code des transports, qui prévoit que dans l’aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, en Île-de-France, dans l’aire de compétence d’Île-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond de la sécurité sociale bénéficient d’une réduction tarifaire d’au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d’une aide équivalente, quel que soit le lieu de résidence de l’usager.

Toutefois, l’étude d’impact du projet de loi note que l’existence d’une tarification spécifique est souvent méconnue. C’est ainsi que l’article 6 du présent projet de loi complète la compétence « mobilité » des autorités organisatrices de la mobilité, des autorités organisatrices de la mobilité régionale et d’Île-de-France Mobilités, par une catégorie supplémentaire de services : ils peuvent organiser des services de mobilité solidaire ou verser des aides individuelles à la mobilité en faveur des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale ou physique. L’article 6 a été complété pour prévoir que les régions, les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport, les départements et les organismes concourant au service public de l’emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire, et élaborer et mettre en œuvre, à cet effet,



des plans d'action communs à l'échelle des bassins de mobilité. Ce dispositif est étendu à l'Île-de-France.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Au cours de l'examen en séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement à l'initiative de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM, sous-amendé par votre rapporteure, créant un article L. 1115-12 du code des transports, qui prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité qui mettent à disposition des usagers un service numérique d'information sur les déplacements doivent présenter, sur ce service, l'ensemble des aides financières individuelles liées à la mobilité recensées ou mises en place dans le cadre des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire prévus aux articles L. 1215-3 et L. 1215-4 du même code, dans leur rédaction résultant de l'article 6 du présent projet de loi.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure insérant les dispositions de l'article 11 *bis* A dans la section du code des transports relative aux actions en faveur d'une mobilité solidaire, créée par l'article 6 du présent projet de loi, et procédant à des modifications d'ordre rédactionnel.

### *Article 11 bis*

(section 4 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports)

#### **Information des passagers en cas d'annulation ou de retard**

Adopté par la commission avec modifications

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Dans l'objectif d'informer les usagers des services de transport le plus directement possible des annulations et retards susceptibles de leur ouvrir des droits, **un amendement de votre rapporteure a été adopté** lors de l'examen en commission visant à créer l'article 11 *bis*. Celui-ci inscrit, dans un nouvel article L. 1115-11 du code des transports, **l'obligation pour les opérateurs de transport de publier par voie électronique les informations relatives à une annulation ou à un retard susceptible d'ouvrir des droits aux voyageurs**. Par ailleurs, lorsqu'ils disposent de leurs coordonnées, les opérateurs de transport devront transmettre ces informations aux voyageurs par voie électronique ou, le cas échéant, par tout autre moyen approprié.

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 11 *bis* modifié par un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

### CHAPITRE II

#### Encourager les innovations en matière de mobilité

##### *Section 1*

#### **Véhicules autonomes et véhicules connectés**

##### *Article 12*

#### **Définition d'un cadre juridique pérenne applicable aux véhicules autonomes : habilitation à légiférer par ordonnance**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 12 issu du projet de loi initial habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation à la circulation sur la voie publique de véhicules partiellement ou totalement autonomes. Au cours de l'examen au Sénat, le délai d'habilitation a été réduit de vingt-quatre à douze mois.

Cette ordonnance visera notamment à adapter le code de la route à la circulation de ces véhicules et à définir le régime de responsabilité qui leur est applicable. À ce titre, cette ordonnance pourra imposer la fourniture soit d'une information, soit d'une formation appropriée préalablement à la mise à disposition des véhicules autonomes, lors de leur vente ou de leur location.

Le projet de loi de ratification devra être déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de l'ordonnance.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen en commission, l'Assemblée nationale a rétabli, à l'initiative du Gouvernement, de la commission des affaires économiques et de Mme Danielle Brulebois, le délai d'habilitation de vingt-quatre mois, que les sénateurs avaient abaissé à douze mois.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article 12 sans modification.

#### *Article 13*

#### **Modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés : habilitation à légiférer par ordonnance**

Adopté par la commission sans modification

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 13, dans sa rédaction issue du Sénat, habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour rendre accessibles les données, après agrégation <sup>(1)</sup>, des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur aux autorités suivantes – et pour les finalités suivantes :

– aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, pour détecter et prévenir les accidents ;

– aux gestionnaires d'infrastructures routières, pour améliorer la connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ;

– aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité, pour connaître le trafic routier.

Il prévoit également de rendre accessibles, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite avant l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire, ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité, pour déterminer les responsabilités.

Par ailleurs, l'article 13 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi et visant à permettre :

– la correction à distance des défauts de sécurité ;

– l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation ;

– un accès non discriminatoire à certaines données des véhicules pour le développement des services liés au véhicule (réparation, maintenance, contrôle technique automobiles, assurance et expertise automobiles, services s'appuyant

---

(1) Sauf lorsque l'agrégation rend impossible l'utilisation de ces données pour la détection des accidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents.

sur la gestion de flottes, services de distribution de carburants alternatifs et services innovants de mobilité attachée au véhicule).

Enfin, cette habilitation vise à rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité les données agrégées relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Au cours de l'examen en commission, l'Assemblée nationale a précisé que l'habilitation visant à permettre l'amélioration des systèmes d'automatisation a notamment pour objectif de lutter contre les attaques dont peuvent être victimes les véhicules connectés et d'en limiter les effets.

Il a également été précisé que l'ordonnance devra être publiée après avis de la CNIL, qui dispose d'un délai de trois mois pour se prononcer à compter de sa saisine.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement du Gouvernement a étendu le champ de l'habilitation afin de **rendre accessibles**, en cas d'accident de la route, les **données strictement nécessaires pour déterminer l'état de délégation de conduite avant l'accident** :

– **aux entreprises d'assurance** qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, pour déterminer les indemnisations, exclusivement lorsque le traitement de ces données est nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance ;

– **au fonds de garantie des assurances** obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances pour la même finalité, lorsqu'aucune entreprise d'assurance n'est en mesure de procéder aux indemnisations dans le cadre de l'exécution d'un contrat d'assurance.

Par ailleurs, il est prévu que les données produites par les services numériques d'assistance au déplacement seront rendues accessibles aux gestionnaires d'infrastructures routières à des fins de connaissance du trafic routier, et non plus aux seules autorités organisatrices à des fins d'organisation de la mobilité, comme le prévoyait le projet de loi transmis par le Sénat.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 13 sans modification.

*Section 2*

**Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités**

*Article 14*

**Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 14 du projet de loi initial habilitait le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, toute disposition à caractère expérimental au sens de l'article 37-1 de la Constitution relevant du domaine de la loi, afin de réduire les fractures sociales et territoriales en facilitant les expérimentations d'innovations de mobilités proposant des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses.

La finalité de cette habilitation étant définie de façon large, puisque cette dernière vise à « *réduire les fractures sociales et territoriales* », de même que l'objet des expérimentations, qui ne précise pas le champ législatif des dérogations accordées par l'habilitation, les sénateurs ont restreint le champ de celle-ci aux expérimentations nécessitant de déroger à la loi à titre expérimental en matière de covoiturage, de transport d'utilité sociale et de transport public particulier de personnes (T3P) dans les zones peu denses.

Les sénateurs ont par ailleurs réduit le délai de l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance de l'article 14 de vingt-quatre à douze mois.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Au cours de l'examen en commission, l'Assemblée a modifié, à l'initiative du Gouvernement, l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance inscrite à l'article 14. Celle-ci devra désormais être prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la loi, et l'ordonnance pourra déroger, à des fins expérimentales, à des dispositions législatives pour tester dans les territoires peu denses, afin de réduire les fractures territoriales et sociales, des solutions nouvelles de transport routier de personnes. De plus, un rapport d'évaluation intermédiaire de ces expérimentations sera remis au Parlement au plus tard vingt-quatre mois après la publication de l'ordonnance.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 14 modifié par un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

#### *Article 14 bis*

(article L. 1221-4 du code des transports)

#### **Développement de solutions de mobilités innovantes**

Adopté par la commission sans modification

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen du projet de loi en séance publique, les sénateurs ont précisé que la convention passée entre une autorité organisatrice et une entreprise pour l'organisation de services de transport réguliers ou à la demande en application de l'article L. 1221-4 du code des transports « *encourage le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité* ».

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

La commission a adopté un amendement de clarification de votre rapporteure qui précise que la convention définit les actions à entreprendre dans l'objectif d'encourager le développement de solutions de mobilité innovantes. Cet amendement opère en outre une coordination avec le titre I<sup>er</sup> du projet de loi, relative au droit à la mobilité.

#### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

L'article 14 *bis* n'a fait l'objet que d'un aménagement rédactionnel en séance publique.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article 14 *bis* sans modification.

### Section 3

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

### Article 15

(articles L. 1231-15 et L. 1241-1 du code des transports ; article 81 du code général des impôts ; articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2573-19 du code général des collectivités territoriales ; article L. 411-8 [nouveau] du code de la route)

### **Dispositions en faveur des mobilités partagées**

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 15 vise à encourager l'essor du covoiturage et à créer des emplacements de stationnement et des voies réservés à certaines catégories de véhicules.

S'agissant du développement du covoiturage, les sénateurs ont étendu aux communes d'Île-de-France, en accord avec Île-de-France Mobilités, la possibilité, actuellement octroyée aux autorités organisatrices de la mobilité, de mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées de covoiturage.

Les sénateurs ont précisé qu'en cas de délivrance, par la région, d'un label ou signe distinctif de covoiturage, celui-ci ne s'applique pas si une autorité organisatrice distincte de la région délivre également un label ou crée un signe distinctif sur le territoire régional. Ils ont également permis aux communes d'Île-de-France de délivrer un signe distinctif de covoiturage, en l'absence de création d'un tel signe par Île-de-France Mobilités.

L'article 15 prévoit en outre qu'une **allocation** puisse être versée par les autorités organisatrices de la mobilité **aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet**. Pour le passager, l'allocation ne peut excéder les frais engagés dans le cadre du partage des frais, tandis que pour le conducteur, l'allocation vient en déduction des frais qu'il engage dans le cadre de ce partage. Les sénateurs ont précisé que ces aides peuvent être versées soit directement, soit indirectement – par l'intermédiaire de la plateforme de covoiturage – aux passagers ou aux conducteurs.

S'agissant de la création d'emplacements de stationnement, le projet de loi initial ajoute les véhicules disposant d'un signe distinctif de covoiturage à la liste de ceux pouvant bénéficier de tels emplacements réservés par le maire ou par le président de l'EPCI compétent. Les sénateurs ont élargi cette liste à des véhicules identifiés en fonction de leur niveau de polluants atmosphériques.

S'agissant des voies réservées, il est prévu que le maire puisse réserver des emplacements sur la voie publique pour faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de transport en commun, des véhicules de transport public particulier de personnes (T3P), des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage et des véhicules à très faibles émissions. Les sénateurs ont étendu cette liste en permettant au maire de choisir les catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques qui pourront bénéficier de ces voies, au lieu de restreindre l'accès à ces voies aux seuls véhicules à très faibles émissions. Ils ont aussi précisé que le maire ou le président d'EPCI compétent peut refuser d'autoriser la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes sur ces voies réservées, même s'ils répondent aux conditions d'accès à ces voies.

Enfin, les sénateurs ont introduit, contre l'avis du Gouvernement, un nouvel article L. 411-8 dans le code de la route qui prévoit la possibilité de réserver, de façon permanente, des voies de circulation sur les autoroutes et les routes express pour notamment faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des véhicules de T3P, des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage et des véhicules à très faibles émissions.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de l'examen en commission, ont été supprimées :

– la prévalence du signe distinctif de covoiturage ou du label « auto-partage » délivré par les autorités organisatrices sur celui délivré par la région, dans la mesure où le signe mis en place par la région a une portée géographique plus étendue ;

– la possibilité pour les communes d'Île-de-France de mettre en place des plateformes de covoiturage ou de créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

S'agissant de la création d'emplacements de stationnement et de voies réservés à certains véhicules, **leur accès a été restreint aux véhicules à très faibles émissions**, et non plus à des véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. **L'accès aux voies réservées a également été restreint aux taxis et non plus aux véhicules de T3P**, afin d'éviter un encombrement trop important de ces voies.

Enfin, la possibilité, pour l'autorité en charge du pouvoir de police de la circulation, de créer des voies réservées sur les autoroutes et routes express a été étendue à l'ensemble du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération, afin de faciliter la circulation des véhicules de transport en



commun, des taxis, des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage et des véhicules à très faibles émissions.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement du Gouvernement a étendu les possibilités de versement, par les autorités organisatrices, d'une allocation aux personnes recourant au covoiturage afin d'encourager la pratique. **Pourront désormais bénéficier d'une telle allocation les conducteurs qui ont proposé un trajet de covoiturage n'ayant pas trouvé de passagers**, d'une part, **et les conducteurs proposant de courts trajets, qui pourront dès lors recevoir une allocation dont le montant pourra excéder le strict partage des frais**, d'autre part. Les conditions de versement de ces allocations seront précisées par décret en Conseil d'État.

Il a également été précisé, à l'initiative de votre rapporteure, que l'avantage résultant de l'allocation versée par les autorités organisatrices de la mobilité aux personnes recourant au covoiturage serait défiscalisé, puisque ces subventions ne constituent une source de revenu ni pour les conducteurs, ni pour les passagers.

Enfin, un amendement de votre rapporteure a précisé que les voies réservées pouvaient l'être uniquement à certaines heures ou de façon permanente, pour notamment tenir compte du niveau de congestion des voies.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté l'article 15 modifié par une série d'amendements rédactionnels et de coordination de votre rapporteure.

### *Article 15 bis A*

(article L. 173-4 [nouveau] du code de la voirie routière)

### **Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation**

Suppression maintenue par la commission
---

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte en séance publique, les sénateurs ont introduit un nouvel article L. 173-4 dans le code de la voirie routière. Il permet à l'autorité chargée de la police de la circulation d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence comme voies auxiliaires, qui pourraient être ouvertes à la circulation uniquement aux moments de la journée durant lesquels la congestion est la plus forte ou dont

l'accès pourrait être restreint, par l'autorité chargée de la police de la circulation, aux seuls bus, taxis ou véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Du fait de la nouvelle rédaction du V de l'article 15, l'article 15 *bis* A, devenu redondant, a été supprimé en commission.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de l'article 15 *bis* A.

### *Article 15 bis B*

(article L. 3211-4-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales)

### **Modulation de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte en séance publique, les sénateurs ont introduit un nouvel article L. 3221-4-1 dans le code général des collectivités territoriales. Il permet au président du conseil départemental de déroger à la vitesse maximale prévue par le code de la route sur tout ou partie des routes départementales, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Les sénateurs ont également rétabli l'article L. 3221-6 du code général des collectivités territoriales, afin d'octroyer cette même faculté au préfet de département sur tout ou partie des routes nationales.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

**La possibilité pour le préfet de déroger à la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales a été supprimée** lors de l'examen du projet de loi en commission. Le président du conseil départemental conserve quant à lui la possibilité de déroger à la vitesse maximale prévue par le code de la route sur les routes départementales.

## B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Au cours de l'examen en séance publique, la faculté pour le président du conseil départemental de déroger à la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales a été précisée par un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM. Outre le président du conseil départemental, **le maire ou le président de l'EPCI pourra également déroger à la vitesse maximale autorisée sur les sections de routes hors agglomération qui relèvent de sa compétence** et qui ne comportent pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation. La **limite maximale autorisée ne pourra être supérieure que de 10 kilomètres par heure** à celle prévue par le code de la route. Cette décision ne pourra intervenir que sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

L'article 15 *bis* B a été adopté sans modification.

### *Article 15 bis*

(article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales)

### **Modulation du tarif de la redevance de stationnement pour certains usagers**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen en séance, les sénateurs ont adopté un amendement de Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues qui permet l'instauration d'une tarification spécifique des redevances de stationnement pour les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, en tenant compte pour cela de leur revenu, de leur statut ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer. L'amendement ajoute également un objectif d'équité sociale aux objectifs, inscrits à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, du barème de stationnement immédiat.

La précision dans la loi des critères selon lesquels ce barème peut être modulé sécurise ainsi les collectivités dans l'établissement de leur barème, notamment suite au jugement du tribunal administratif de Grenoble du 14 février 2017 qui a annulé la délibération du conseil municipal de Grenoble fixant les tarifs mensuels résidents de stationnement sur la voirie selon le montant du quotient familial au motif que « *les montants des quotients familiaux des résidents ne révèlent pas des situations objectivement différentes, en lien avec l'occupation privative des voies publiques justifiant des traitements particuliers* » et « *qu'aucune nécessité d'intérêt général en rapport avec la réglementation du*

*stationnement des véhicules le long des voies publiques ne permet de justifier la fixation des tarifs de stationnement [pour les] résidents en fonction des ressources des familles <sup>(1)</sup> ».*

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Hormis une précision rédactionnelle apportée par votre rapporteure en commission, l'article 15 *bis* n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

L'article 15 *bis* a été adopté sans modification.

### *Article 15 ter*

(article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales)

### **Institution des redevances de stationnement en Île-de-France**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen en séance publique, les sénateurs ont adopté, avec l'avis favorable du Gouvernement, un amendement de Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues visant à préciser qu'en Île-de-France, outre les communes, les EPCI à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord d'Île-de-France Mobilités. Ils doivent toutefois y être autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les mêmes conditions de majorité <sup>(2)</sup> que celles prévues pour les EPCI et les syndicats mixtes compétents pour l'organisation de la mobilité.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 15 *ter* n'a fait l'objet que de deux aménagements d'ordre rédactionnel lors de l'examen en séance publique à l'Assemblée nationale.

---

(1) Tribunal administratif de Grenoble, jugement du 14 février 2017 n° 1603667.

(2) Conditions prévues à l'article L. 5211-5 du code général des collectivités territoriales.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

L'article 15 *ter* a été adopté sans modification.

#### *Article 16*

(article L. 130-9-1 [nouveau] du code de la route)

#### **Contrôle des voies réservées**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 16 permet la mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées, créées notamment en application de l'article 15, par les services de police et de gendarmerie nationales ainsi que par les services de police municipale – et à Paris, par les agents de surveillance de la Ville de Paris – tout en s'assurant de la protection des données à caractère personnel collectées lors de ces contrôles.

Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, ces contrôles automatisés peuvent s'accompagner de la consultation de certains fichiers tels que le fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée, les fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées ou encore, le système d'immatriculation des véhicules. Lorsque les contrôles permettent de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation, les données collectées doivent être immédiatement détruites. Lorsqu'une telle conformité aux règles de circulation n'a pas été établie, lesdites données peuvent être conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours. Lorsqu'il s'agit d'images, les sénateurs ont précisé que ces dernières doivent faire l'objet d'un traitement destiné à masquer, de façon irréversible, l'identité des tiers et des passagers des véhicules contrôlés, à l'exception du conducteur.

Par ailleurs, les sénateurs ont prévu la mise en place d'une campagne d'information locale visant à informer le public du périmètre et des modalités de contrôle des voies réservées prévus, un mois avant leur mise en place.

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

En coordination avec la rédaction de l'article 15 du projet de loi adoptée en commission, les modalités de contrôle des voies réservées ont été étendues aux

taxis et aux véhicules à très faibles émissions qui peuvent désormais accéder à ces voies.

Des précisions ont également été apportées quant au traitement des données concernées par la mise en place des dispositifs de contrôle. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'images, celles-ci doivent faire l'objet d'un traitement préalable destiné à masquer l'identité des personnes présentes à bord du véhicule, à l'exception du conducteur. Les données permettant l'identification du conducteur ne sont accessibles qu'au responsable du traitement.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de votre rapporteur a été adopté afin que les modalités d'information du public soient précisées par l'arrêté préfectoral autorisant la mise en place des dispositifs de contrôle automatisé.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteur précisant que les campagnes d'information du public devront être préalables à la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées.

### *Article 17*

(articles L. 3132-1 et L. 3232-1 [nouveau] du code des transports)

### **Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 17 du projet de loi renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les modalités du partage des frais dans le cadre du covoiturage.

Il habilite également le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour définir les conditions de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises.

Enfin, lors de l'examen en commission, les sénateurs ont introduit un nouvel article L. 3232-1 dans le code des transports qui définit l'activité de cotransportage de colis, reprenant ainsi une disposition de l'avant-projet de loi en date de septembre 2018. Sur le modèle du covoiturage, le cotransportage de colis

est effectué à titre non onéreux, excepté le partage des frais. La mise en relation entre le conducteur et la ou les personnes qui lui confient leur colis peut, quant à elle, être effectuée à titre onéreux. Ce nouvel article prévoit également que le montant des contributions financières reçues par le conducteur dans le cadre du partage des frais ne peut dépasser un plafond annuel dont le montant est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Le champ des plateformes numériques de fret concernées par l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance a été étendu, à l'initiative du Gouvernement, à celles mettant en relation des clients et des entreprises de transport public routier collectif de personnes.

Par ailleurs, la définition du cotransportage de colis a été élargie aux véhicules terrestres à moteur, et non aux seules voitures particulières, afin de l'aligner sur la définition du covoiturage.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

L'article 17 n'a fait l'objet que d'un amendement rédactionnel en séance publique.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

L'article 17 a été adopté sans modification.

### *Article 18*

(articles L. 1231-17 et L. 1231-18 [nouveaux] du code des transports)

### **Encadrement des services de mobilité en *free-floating***

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 18 détermine les modalités de régulation des véhicules et engins en *free-floating*. Le projet de loi initial permettait aux autorités organisatrices de la mobilité et, en Île-de-France, à Île-de-France Mobilités, de définir sur leur territoire des prescriptions particulières s'appliquant aux opérateurs mettant à disposition des utilisateurs de tels engins ou véhicules.

Les sénateurs ont substitué au régime de prescriptions particulières, s'appliquant de façon générale sur leur territoire, un régime d'autorisation préalable délivrée aux opérateurs. Ils ont confié cette mission non plus aux autorités organisatrices, comme le prévoyait le projet de loi initial, mais aux communes et aux EPCI compétents en matière de police de la circulation et du stationnement.

Les prescriptions de l'autorisation préalable peuvent porter sur :

– le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que leurs conditions de déploiement, alors que le projet de loi initial prévoyait une simple information de l'autorité organisatrice sur ces éléments ;

– les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment celles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie ;

– les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service, et plus seulement lorsqu'ils sont hors d'usage, comme le prévoyait le projet de loi initial ;

– le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins ;

– l'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité, à l'exception de la publicité relative au service lui-même ;

– le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur pour chaque véhicule ou engin.

En cas de non-respect de ces prescriptions, l'article 18 donne compétence aux communes et aux EPCI (et non plus à l'autorité organisatrice la mobilité comme le prévoyait le projet de loi initial) pour infliger à l'opérateur une sanction proportionnée à la gravité du manquement, dont le montant ne peut excéder 300 000 euros.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Au cours de l'examen en commission, les prescriptions mentionnées dans l'autorisation préalable délivrée par les autorités en charge de la police de circulation et du stationnement aux opérateurs de véhicules, cycles et engins en *free-floating* ont été précisées par :



– un amendement de votre rapporteure visant à élargir la fixation des règles de régulation des engins de déplacement personnel à leur entretien, afin de tenir compte notamment de leur mode de recharge lorsqu’il s’agit d’engins électriques ;

– un amendement de M. Éric Alauzet visant à s’assurer du respect des règles garantissant la sécurité des piétons par les utilisateurs ;

– un amendement de M. Thomas Rudigoz permettant l’encadrement des signaux sonores, notamment de nuit, émis par ces engins.

Un amendement de votre rapporteure a également permis de **déléguer par convention la mission de délivrance de l’autorisation préalable aux autorités organisatrices de la mobilité**, permettant ainsi une meilleure coordination des mesures de régulation à l’échelle intercommunale.

## B. L’EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

L’article 18 a été intégralement réécrit en séance publique à l’initiative de votre rapporteure, afin de **soumettre la mise à disposition de véhicules, cycles et engins en *free-floating* à la possession d’un titre d’occupation du domaine public**.

Ce titre est délivré par la personne propriétaire du domaine public dans les conditions définies par le code général de la propriété des personnes publiques. Les prescriptions sur lesquels il porte sont limitativement énumérées par le nouvel article L. 1231-17 du code des transports. Elles reprennent les prescriptions figurant dans le projet de loi initial ainsi que les celles ajoutées par le Sénat et par la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire de l’Assemblée nationale. Ces prescriptions peuvent ainsi porter sur :

– les informations que doit transmettre l’opérateur, relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, cycles et engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs ;

– les conditions spatiales de déploiement de ces véhicules, cycles et engins ;

– les mesures que doit prendre l’opérateur afin d’assurer le respect des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment celles assurant l’accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ;

– les mesures que doit prendre l’opérateur pour assurer le retrait des véhicules, cycles et engins lorsque ceux-ci sont hors d’usage ou en cas d’interruption ou d’arrêt définitif du service ;

– les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leurs plafonds d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien ;

– les restrictions totales ou partielles d'apposition de publicité sur les véhicules, cycles et engins, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;

– les mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit.

Dans le cas où **l'autorité compétente estime que son espace est réduit et limite donc le nombre d'autorisations disponibles, elle devra utiliser une procédure de mise en concurrence** et attribuer un ou plusieurs titres. En revanche, lorsque l'autorité compétente pour délivrer le titre ne limite pas le nombre d'autorisations disponibles ou en cas d'occupation de courte durée, l'autorité délivrant le titre ne sera tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre. Cette procédure doit permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et informer de manière non discriminatoire les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution des titres.

Afin d'améliorer la coordination et l'homogénéité de la délivrance du titre à l'échelle intercommunale, l'article 18 prévoit :

– que les autorités organisatrices de la mobilité, Île-de-France Mobilités – sur le territoire de la région d'Île-de-France – ainsi que l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, lorsque cette autorité n'est pas compétente pour le délivrer, émettent un avis préalable à la délivrance du titre d'occupation du domaine public ;

– que l'autorité compétente pour délivrer le titre puisse, dans des conditions définies par convention, déléguer la mission de sa délivrance à l'autorité organisatrice de la mobilité compétente sur le territoire concerné et, sur le territoire de la région d'Île-de-France, à Île-de-France Mobilités ;

– que l'autorité organisatrice de la mobilité concernée ou, le cas échéant, Île-de-France Mobilités puisse organiser une concertation avec les communes relevant de son ressort territorial ainsi qu'avec les autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement. Cette concertation porte notamment sur les prescriptions du titre d'occupation du domaine public ;

– que le ministre chargé des transports établisse avec les acteurs concernés, dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi, des recommandations relatives aux prescriptions du titre d'occupation du domaine public.

Afin de ne pas soumettre les véhicules, cycles et engins en *free-floating* nécessitant la possession d'un titre d'occupation du domaine public – et donc, le

cas échéant, le paiement d'une redevance d'occupation du domaine public – à une double redevance, **l'article 18 exclut, le cas échéant, ces véhicules, cycles et engins du paiement de la redevance de stationnement** prévue à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

Enfin, afin de tenir compte des différents systèmes aujourd'hui mis en place par les collectivités pour réguler la mise à disposition de flottes d'engins, véhicules et cycles en *free-floating*, le nouvel article L. 1231-18 du code des transports prévoit que **les autorisations et redevances existant au jour de la publication de la loi demeurent applicables jusqu'à expiration de leur date de validité**. Toutefois, si la date de validité s'étend au-delà du douzième mois suivant la publication de la loi, ces autorisations devront alors être mises en conformité avec les dispositions de l'article L. 1231-17 du même code au plus tard douze mois après la publication de la loi.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre une série d'amendements rédactionnels, votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure clarifiant que le titre d'occupation du domaine public délivré peut, comme le prévoit déjà le code général de la propriété des personnes publiques, porter sur le nombre de véhicules, cycles et engins mis à disposition, sauf lorsque le gestionnaire du domaine public décide que le nombre de titres délivrés n'est pas limité.

#### *Article 18 bis*

(articles L. 317-1 et L. 317-5 du code de la route)

#### **Sanctions en cas de modification du dispositif de limitation de la vitesse des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique**

Adopté par la commission sans modification

### I. L'EXAMEN EN COMMISSION EN PREMIÈRE LECTURE À L'ASSEMBLÉE

Lors de l'examen en commission, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Laurianne Rossi visant à étendre aux engins de déplacement personnel (EDP) et aux vélos à assistance électrique les sanctions mentionnées aux articles L. 317-1 et L. 317-5 du code de la route pesant aujourd'hui sur les professionnels et les responsables de l'exploitation de véhicules de transport routier.

Désormais, le responsable d'exploitation d'un EDP ou d'un vélo à assistance électrique pourra être puni d'un an d'emprisonnement, d'une amende de 30 000 euros et, le cas échéant, d'une peine complémentaire de suspension du permis de conduire s'il ne respecte pas l'obligation de limitation de vitesse par

construction. De même, les professionnels qui fabriquent, importent, exportent ou mettent à disposition un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse ou de puissance seront punis de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 euros.

## II. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Au cours de l'examen en séance publique, l'article 18 *bis* a seulement fait l'objet d'amendements rédactionnels et de coordination de votre rapporteure.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

L'article 18 *bis* a été adopté sans modification.

### *Article 19*

(articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2, et sections 1, 2 et 3 [nouvelles] du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports)

#### **Encadrement de l'activité des vélotaxis**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Afin de combler l'absence d'encadrement législatif de l'activité des cycles à pédalage assisté, l'article 19 du projet de loi les intègre au T3P. Il prévoit, dans un nouvel article L. 3123-2 du code des transports, que les entreprises qui mettent à la disposition d'utilisateurs, pour leur transport et celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assistés, doivent disposer :

– d'un ou plusieurs véhicules adaptés, qui doivent répondre à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

– de conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitudes à la conduite de ces cycles ;

– d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes.

En parallèle, l'article 19 du projet de loi soustrait les conducteurs de cycles à pédalage assisté aux dispositions générales relatives au T3P en ce qui concerne les conditions d'aptitude et la détention d'une carte professionnelle.

Le Sénat a introduit un nouvel article L. 3123-2-1 dans le code des transports, qui donne la possibilité aux communes et EPCI compétents en matière

de police de la circulation et du stationnement, après avis de l’AOM concernée, de soumettre les cycles à pédalage assisté à un régime d’autorisation préalable. Cette autorisation a pour objectif de s’assurer du respect, par les entreprises mettant à disposition des cycles à pédalage assisté, des obligations s’appliquant à ces cycles prévues au nouvel article L. 3123-2 du code des transports.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L’ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

À l’initiative de votre rapporteure, l’Assemblée nationale a remplacé, lors de l’examen en commission, le régime d’autorisation préalable que les sénateurs avaient adopté en commission par un régime de prescriptions, contrôlées *a posteriori* et déterminées par l’autorité compétente en matière de police de la circulation et du stationnement.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

L’article 19 a été adopté sans modification.

### *Article 20*

(chapitre VI [nouveau] du titre II du livre III de la première partie du code des transports ; articles L. 7342-3 et L. 7342-4 et section 2 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail)

### **Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique**

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L’article 20 a été **supprimé par les sénateurs en séance publique**.

La rédaction de l’article 20 du projet de loi initial reprenait celle de l’article 66 de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel <sup>(1)</sup>, déclaré irrecevable par le Conseil constitutionnel au titre de l’article 45 de la Constitution <sup>(2)</sup>.

L’article 20 du projet de loi initial complétait l’article L. 7342-1 du code du travail relatif à la responsabilité sociale des plateformes en permettant à celles-ci d’instaurer une charte qui détermine les conditions et modalités d’exercice de cette responsabilité sociale et qui définit leurs droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elles sont en relation. Cette charte devait être publiée

(1) Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

(2) Décision n° 2018-769 DC du Conseil constitutionnel du 4 septembre 2018.

sur le site internet de la plateforme et être annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs, dans l'objectif de la rendre opposable aux parties.

Il était précisé que l'établissement d'une telle charte, qui fixe *a minima* une liste d'éléments prévus par la loi, ainsi que le respect des engagements pris par la plateforme sur le fondement de ces éléments, ne pouvaient caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs, dans l'objectif d'empêcher la requalification des contrats de ces derniers en contrats de travail.

Le projet de loi prévoyait également que l'autorité administrative, à la demande des plateformes, se prononce sur la conformité du contenu de la charte à cet article L. 7342-1 et plus largement au titre IV du livre III de la septième partie du code du travail relatif aux travailleurs utilisant une plateforme de mise en relation par voie électronique.

Par ailleurs, l'article 20 permettait aux travailleurs en relation avec des plateformes de bénéficier des actions de formation professionnelle permettant de faire valider les acquis de l'expérience. Il prévoyait également un abondement du compte personnel de formation (CPF) des travailleurs par les plateformes, lorsque le chiffre d'affaires que les travailleurs réalisent sur chacune d'elle est supérieur à un seuil déterminé par décret, qui peut varier selon le secteur d'activité du travailleur. Enfin, l'article 20 ouvrait le droit à la formation professionnelle à tous les travailleurs des plateformes, quel que soit le chiffre d'affaires effectué sur la plateforme. La contribution de la plateforme à la formation professionnelle<sup>(1)</sup> serait également décorrélée du chiffre d'affaires réalisé sur ladite plateforme, contrairement à l'abondement du CPF.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 20 a été rétabli en séance publique à l'initiative de votre rapporteure, dans une rédaction profondément remaniée. Il introduit désormais dans le code des transports un nouveau chapitre consacré à la mise en relation de travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes pour exercer une activité de conduite de VTC ou de livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues. Les droits suivants sont reconnus aux travailleurs indépendants concernés :

– droit de **connaître la distance couverte par la prestation qu'ils réalisent et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront**, déduction faite des frais de commission ;

---

(1) Contribution prévue à l'article L. 6331-48 du code du travail.

– droit de **refuser une proposition de prestation de transport sans faire l’objet d’une quelconque pénalité**. La plateforme ne peut notamment pas mettre fin à la relation contractuelle qui l’unit aux travailleurs au motif que ceux-ci ont refusé une ou plusieurs propositions. Le refus d’une proposition, préalable à l’acceptation de la prestation, est à distinguer du refus d’effectuer la prestation après acceptation de cette dernière ;

– droit de **choisir leurs plages horaires d’activité et leurs périodes d’inactivité et de se déconnecter** durant leurs plages horaires d’activité. Les plateformes ne peuvent mettre fin au contrat lorsqu’un travailleur exerce ce droit.

Par ailleurs, les plateformes sont tenues de publier sur leur site internet, de manière loyale, claire et transparente, des indicateurs relatifs à la durée d’activité et au revenu d’activité au titre des activités des travailleurs en lien avec elles, au cours de l’année civile précédente.

Parallèlement, l’article 20 modifie le chapitre du code du travail relatif à la responsabilité sociale des plateformes afin d’y inscrire :

– le droit pour les travailleurs indépendants de bénéficier des actions de formation professionnelle permettant de faire valider les acquis de l’expérience ;

– l’abondement du CPF des travailleurs indépendants par les plateformes, lorsque le chiffre d’affaires que les travailleurs réalisent sur chacune d’elle est supérieur à un seuil déterminé par décret, qui peut varier selon le secteur d’activité du travailleur.

L’article 20 inscrit également dans le code du travail la **possibilité**, pour une plateforme mettant en relation des travailleurs indépendants exerçant une activité soit de conduite de VTC, soit de livraison de marchandises au moyen d’un véhicule à deux ou trois roues, **d’instaurer une charte qui détermine les conditions et modalités d’exercice de leur responsabilité sociale et qui définit leurs droits et obligations** ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elles sont en relation. Cette charte précise notamment :

– 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 et de se connecter ou se déconnecter, sans que soient imposées des plages horaires d’activité ;

– les modalités visant à permettre aux travailleurs d’obtenir un prix décent pour leur prestation de services ;

– les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;

– les mesures visant à améliorer les conditions de travail et à prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;

– les modalités de partage d’informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d’exercice de leur activité ;

– les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d’exercice de leur activité ;

– la qualité de service attendue, les modalités de contrôle par la plateforme de l’activité et de sa réalisation ainsi que les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont le travailleur bénéficie dans ce cas ;

– le cas échéant, les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme dont les travailleurs peuvent bénéficier.

La plateforme peut demander l’homologation de sa charte par l’autorité administrative, après consultation des travailleurs indépendants avec lesquels elle est en relation. Le résultat de cette consultation est joint à la demande d’homologation. **Lorsque la charte est homologuée, son établissement et le respect des engagements pris par la plateforme au sein de la charte ne peuvent caractériser l’existence d’un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.**

Les litiges relatifs à la conformité de la charte à la loi ainsi qu’à l’homologation ou au refus d’homologation relèvent de la compétence du tribunal de grande instance, à l’exclusion de tout autre recours contentieux ou administratif. Le recours peut être formé par la plateforme ou par un travailleur. La juridiction saisie se prononce dans un délai de quatre mois ; le litige est à défaut porté devant la cour d’appel.

Par ailleurs, lorsque dans un litige relevant de la compétence du conseil des prud’hommes, une difficulté sérieuse, dont dépend la solution du litige, est soulevée quant à l’homologation de la charte, le conseil des prud’hommes sursoit à statuer et transmet la question au tribunal de grande instance.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté un amendement de M. Sylvain Maillard précisant que les chartes mises en place par les plateformes, tout en garantissant le droit à la connexion et à la déconnexion, pourront préciser les règles pouvant être mises en œuvre pour réguler le nombre de connexions simultanées de travailleurs en cas de faible demande de prestations par les utilisateurs. L’autorité administrative, lors de l’homologation, et, le cas échéant, le juge, apprécieront la



conformité des règles mises en place dans le cadre des chartes avec le droit à la connexion et à la déconnexion.

*Article 20 bis*

(article 23 du code de l'artisanat)

**Organisation de l'examen évaluant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de transport public particulier de personnes**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article 23 du code de l'artisanat charge les chambres de métiers et de l'artisanat d'évaluer les conditions d'aptitude professionnelle, par le biais d'un examen, des conducteurs de T3P. La mise en œuvre de cet examen doit faire l'objet d'un bilan réalisé par un comité national comprenant notamment des représentants de l'État et des représentants des professionnels intervenant dans le secteur du T3P. Ce comité a été institué par le décret n° 2017-236 du 24 février 2017 <sup>(1)</sup>.

Depuis la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite « loi Grandguillaume », les chambres des métiers et de l'artisanat ont notamment en charge l'organisation de l'examen des chauffeurs de VTC. Il semble toutefois qu'aujourd'hui, la mise en œuvre de cet examen soulève des difficultés, en particulier en termes de délais.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

À l'initiative de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM, l'Assemblée a adopté, en séance publique, une modification de l'article 23 du code de l'artisanat, afin de **permettre aux chambres de métiers et de l'artisanat de déléguer l'organisation des sessions d'examen** à des personnes agréées par l'autorité administrative à cette fin, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Cette évolution a pour objectif de fluidifier et faciliter l'organisation de l'examen, en confiant à des entreprises l'organisation matérielle de l'examen, comme cela existe aujourd'hui pour l'organisation de l'épreuve théorique du permis de conduire, en application de l'article L. 221-4 du code de la route.

---

(1) Décret n° 2017-236 du 24 février 2017 portant création de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, du Comité national des transports publics particuliers de personnes et des commissions locales des transports publics particuliers de personnes.

Dans un délai d'un an suivant la promulgation de la loi, l'organisation de l'examen fera l'objet d'un bilan transmis au Parlement.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 20 *bis* modifié par deux amendements rédactionnels de votre rapporteur.

#### *Article 20 ter*

(article L. 3120-7 [nouveau] du code des transports)

#### **Création d'une base de données sur le transport public particulier de personnes et dématérialisation des procédures**

Adopté par la commission sans modification

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 3120-6 du code des transports, créé par la loi dite « Grandguillaume » du 29 décembre 2016<sup>(1)</sup> prévoit que les personnes – conducteurs ou plateformes – intervenant dans le secteur du T3P fournissent à l'autorité administrative, sur demande de cette dernière, les données utiles au contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation. La transmission de ces données peut être effectuée de façon périodique sur demande de l'autorité administrative.

Il convient tout d'abord de noter que le **décret portant application de l'article L. 3120-6 précité n'est à ce jour pas paru.**

Par ailleurs, l'article L. 3120-6 a pour objet de faciliter le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires, mais n'a pas pour objet de créer un fichier central des conducteurs du T3P permettant la dématérialisation des procédures relatives à l'exercice des différentes professions du T3P, comme celle de la délivrance de la carte professionnelle. Une telle dématérialisation permettrait à la fois de réduire les temps d'attente et de lutter plus efficacement contre la fraude.

---

(1) Loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de Mme Aude Luquet a été adopté afin d'instituer une **base de données nationale sur le T3P** qui recense les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules. Il instaure également une **dématérialisation des procédures** relatives à l'exercice des professions du T3P à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 et octroie aux autorités administratives et judiciaires l'accès aux données nécessaires à l'exercice de leurs missions de contrôle des règles de la police de la circulation.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

L'article 20 *ter* a été adopté sans modification.

### *Article 20 quater*

(article L. 7342-6-1 [nouveau] du code du travail)

### **Droit d'accès aux données les concernant des travailleurs indépendants recourant à des plateformes de mise en relation par voie électronique**

Adopté par la commission avec modifications

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

Aujourd'hui, les plateformes mettant en relation par voie électronique des travailleurs indépendants avec des utilisateurs disposent de données à caractère personnel concernant les travailleurs avec lesquels elles sont en relation. Il peut par exemple s'agir du taux d'acceptation de prestations, des éventuelles notes attribuées par les utilisateurs de la plateforme, etc.

L'article 20 du règlement général sur la protection des données <sup>(1)</sup> (RGPD) instaure un **droit à la portabilité des données**, défini comme le « *droit de recevoir les données à caractère personnel [que les personnes concernées] ont fournies à un responsable du traitement, dans un format structuré, couramment utilisé et lisible par machine, et [que les personnes concernées] ont le droit de transmettre [...] à un autre responsable du traitement sans que le responsable du traitement auquel les données à caractère personnel ont été communiquées y fasse obstacle* ».

Ce droit à la portabilité des données ne s'applique pas aux données personnelles dont le traitement se fonde sur le consentement ou l'exécution d'un

---

(1) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

contrat, lorsque le traitement est effectué de façon automatisée. Aussi, la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) note que « *les données des employés traitées par les employeurs, sur la base d'un intérêt légitime ou d'obligations légales, ne sont pas concernées par le droit à la portabilité* <sup>(1)</sup> » prévu par le RGPD. Ce droit n'est donc pas garanti aux travailleurs indépendants en relation avec des plateformes dans le cadre de leur activité professionnelle.

Dans son rapport d'avril 2019 *Travailleurs des plateformes : liberté oui, protection aussi*, l'Institut Montaigne préconise d'assurer la portabilité du capital immatériel des travailleurs, dans l'objectif d'améliorer leur mobilité professionnelle et leur autonomie. À titre d'exemple, un travailleur peut souhaiter valoriser des notes obtenues en travaillant sur une plateforme dans le cadre d'autres activités professionnelles.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de M. Aurélien Taché a consacré le **droit**, pour les travailleurs indépendants en relation avec des plateformes, **de bénéficier d'un droit d'accès à l'ensemble des données concernant leurs activités** propres au sein de la plateforme et permettant de les identifier. Ces données doivent être communiquées dans un format structuré, et les travailleurs ont le droit de transmettre ces données à des tiers. Les données concernées ainsi que leurs modalités d'accès, d'extraction et de transmission seront précisées par décret.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté l'article 20 *quater* modifié par un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

---

(1) Commission nationale de l'informatique et des libertés, Le droit à la portabilité en question, 22 mai 2017.

Article 20 quinquies

**Vérification de l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P  
et représentation des travailleurs indépendants ayant recours  
à des plateformes : habilitation à légiférer par ordonnance**

Adopté par la commission sans modification

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

Comme évoqué au commentaire de l'article 20 *bis*, l'article 23 du code de l'artisanat charge les chambres de métiers et de l'artisanat d'évaluer les conditions d'aptitude professionnelle, par le biais d'un examen, des conducteurs de T3P. Il semble toutefois qu'aujourd'hui, la mise en œuvre de cet examen soulève des difficultés, en particulier en termes de délais. Une évolution des dispositions législatives précisant les modalités de vérification de l'aptitude professionnelle par les chambres de métiers et de l'artisanat est donc nécessaire afin de fluidifier l'organisation de l'examen.

S'agissant de la représentation des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes de mise en relation par voie électronique – et notamment des conducteurs de VTC et des livreurs à deux ou trois roues – l'article L. 7342-6 du code du travail prévoit que ces travailleurs « *bénéficient du droit de constituer une organisation syndicale, d'y adhérer et de faire valoir par son intermédiaire leurs intérêts collectifs* ». Il n'existe toutefois pas de dispositions législatives relatives à la représentativité des organisations syndicales, notion qui soulève des questions spécifiques s'agissant des plateformes de mise en relation par voie électronique dans la mesure où les personnes concernées sont des travailleurs indépendants et que les mécanismes de représentation syndicale pour les salariés en entreprise ne sont pas directement transposables au secteur des plateformes.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Au cours de l'examen en séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement l'habilitant à légiférer par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, afin de :

– préciser les **modalités de vérification et de délégation de la compétence d'évaluation des conditions d'aptitude professionnelle** pour exercer la profession de conducteur de T3P, afin d'améliorer les conditions d'organisation des examens, sans enlever aux chambres de métiers et de l'artisanat la compétence d'évaluation des conditions d'aptitude professionnelle ;

– définir les **modalités de représentation des travailleurs indépendants** ayant recours à des plateformes de mise en relation par voie électronique. Le délai

d'habilitation permettra ainsi de définir, avec les acteurs de ce secteur, les modalités les plus appropriées de représentation des travailleurs en relation avec des plateformes.

Un projet de loi de ratification sera déposé dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

L'article 20 *quinquies* a été adopté sans modification.

### TITRE III DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

#### CHAPITRE I<sup>ER</sup> Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

##### *Article 21 A*

(article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques)

#### **Exception à la servitude de marchepied en cas d'obstacle naturel ou patrimonial**

Suppression maintenue par la commission

Le présent article, introduit en séance par le Sénat, visait à déroger, dans des cas plus fréquents, aux usages prévus pour la servitude de marchepied par l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

#### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

La servitude de marchepied porte sur une bande de 3,25 mètres le long des cours d'eaux et des rives des lacs domaniaux et permet le passage du gestionnaire du cours d'eau, des piétons et des pêcheurs <sup>(1)</sup>. Le Sénat avait prévu qu'en cas de présence d'un obstacle naturel ou patrimonial rendant nécessaire le détournement de la servitude, le principe ne serait plus un tracé de cette dernière au plus près de la berge, mais l'usage d'une voie alternative, sans que soit précisée la distance à laquelle cette dernière doit se trouver du rivage.

Cette dérogation au principe de la servitude le long de la berge se serait ajoutée à celle déjà prévue par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui a prévu la possibilité de s'écarter de cette dernière « à titre exceptionnel lorsque la présence d'un obstacle naturel ou patrimonial rend nécessaire son détournement. Dans ce cas, la ligne délimitative de la servitude est tracée au plus près de celle du domaine public fluvial, dans la propriété concernée » <sup>(2)</sup>.

---

(1) Article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

(2) Ibid.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'Assemblée nationale a supprimé cet article lors de l'examen du projet de loi en commission. L'objectif de cette suppression était de ne pas restreindre, de manière trop importante, l'usage de la servitude de marchepied. Par ailleurs, la mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui avait travaillé à cette question ne préconisait pas une telle modification mais proposait plutôt de privilégier des solutions locales, si possibles amiables comme la passation de conventions ou l'acquisition de certaines propriétés, voire des expropriations <sup>(1)</sup>.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a maintenu la suppression de cet article.

### *Article 21 BA*

(article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques)

### **Exception à l'usage de la servitude de marchepied pour la préservation de la biodiversité**

Adopté par la commission avec modification

Cet article, introduit sur proposition de Mme Stéphanie Do en séance publique, vise à permettre la restriction de l'usage de la servitude de marchepied afin de protéger la biodiversité.

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

Comme évoqué précédemment, la servitude de marchepied permet au gestionnaire du cours d'eau, aux piétons et aux pêcheurs de circuler le long des cours d'eaux et des lacs domaniaux. La seule exception à ce principe concerne la présence d'un obstacle naturel ou patrimonial. Dans ce cas, la continuité du cheminement doit être maintenue, mais ce dernier peut s'écarter de la berge <sup>(2)</sup>.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En séance publique, l'Assemblée nationale a souhaité étendre la possibilité de dérogation aux cas où la biodiversité serait menacée par un passage trop

---

(1) Servitude de marchepied : situation générale, B. Arnould, J.-M. Berthet et A. Delaunay, mai 2017.

(2) Article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques.



important des piétons et des pêcheurs. Dans ce cas, plusieurs garanties ont été prévues par l'Assemblée nationale :

– en premier lieu, la possibilité de circuler continue de constituer la norme puisqu'il est prévu que la dérogation soit « exceptionnelle » ;

– par ailleurs, elle devra être motivée par la nécessité de préserver la biodiversité ;

– enfin, il reviendra à l'autorité administrative de constater la nécessité d'une dérogation, par une décision *ad hoc*.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel à l'initiative du rapporteur.

#### *Article 21 B*

(article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques)

#### **Exception à la servitude de halage pour les établissements commerciaux**

Suppression maintenue par la commission

Créé par le Sénat, cet article visait à déroger à l'usage de la servitude de halage en cas de présence d'un établissement commercial le long des berges. Il a été supprimé en commission à l'Assemblée nationale.

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Les propriétés qui sont voisines des cours d'eau domaniaux sont grevées d'une servitude de halage. Elles doivent ainsi laisser à la circulation un espace de 7,80 mètres de largeur le long de la berge et ne peuvent être clôturées qu'à une distance minimale de 9,75 mètres, quand il existe un chemin de halage ou d'exploitation <sup>(1)</sup>. Initialement consacrée au service de la navigation sur les cours d'eau (par le halage des bateaux ou la circulation des véhicules d'exploitation du gestionnaire de la voie navigable), cette servitude bénéficie aujourd'hui également aux pêcheurs et aux piétons. Ce droit de passage n'est toutefois pas absolu. En effet, l'autorité administrative peut, pour des motifs d'intérêt général, exceptionnellement supprimer cette possibilité. Par ailleurs, elle peut également procéder à une telle limitation quand le chemin de halage ou d'exploitation traverse des sites industriels qui en rendent le parcours dangereux.

---

(1) Cinquième alinéa et suivants de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

Le Sénat a souhaité étendre la possibilité de dérogation aux chemins de halage qui présentent des difficultés de sécurité liées à la présence d'un établissement commercial.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a supprimé cet article en commission, considérant que les établissements commerciaux n'étaient pas dans la même situation, au regard des risques générés, que les sites industriels. Par ailleurs, la notion d'établissement commercial est particulièrement large et comprend par exemple les établissements hôteliers, les centres commerciaux ou les établissements de loisir. Cet article comportait donc le risque d'une privatisation croissante des cheminements le long des rives des cours d'eau, alors que ces dernières ont vocation à demeurer par principe accessibles au public dans son ensemble. Sa suppression permet néanmoins de continuer à interdire le passage, au cas par cas, « pour des motifs d'intérêt général » et sur décision motivée.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a maintenu la suppression de cet article.

### *Article 21 C*

(article L. 4311-2 du code des transports)

### **Compétence de Voies navigables de France en matière d'ouverture aux cyclistes des chemins de halage**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article a été introduit dans le projet de loi par des amendements convergents de Mme Barbara Pompili, M. Jean-Marc Zulesi et Mme Aude Luquet en séance publique à l'Assemblée nationale. Il vise à confier à Voies navigables de France la compétence d'ouvrir aux cyclistes la circulation sur les chemins de halage.

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Comme évoqué précédemment, la circulation sur les chemins de halage est aujourd'hui réservée, outre au gestionnaire du cours d'eau, aux piétons et aux pêcheurs<sup>(1)</sup>. Elle n'est donc pas ouverte aux cyclistes, alors qu'il s'agit généralement de voies de circulation planes et relativement larges.

---

(1) Cinquième alinéa et suivants de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

Par ailleurs, il n'entre pas dans les missions de Voies navigables de France (VNF) d'organiser la circulation des cyclistes sur les chemins de halage. Cet établissement public a pour mission principale d'« *assurer l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables* »<sup>(1)</sup>.

Toutefois, au cas par cas, certaines collectivités territoriales ont entrepris d'aménager, en lien avec VNF, les chemins de halage pour y permettre la circulation des cyclistes.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

La question de la possibilité d'étendre aux cyclistes la possibilité de circuler sur les chemins de halage a été soulevée par plusieurs amendements lors de l'examen du projet de loi en commission, à l'Assemblée nationale. Une ouverture de principe posait toutefois une triple difficulté liée à l'absence de sécurisation de l'ensemble de ces chemins pour la circulation des cyclistes, aux difficultés financières que rencontrerait VNF s'il lui incombait d'assurer seul cette sécurisation et aux conflits d'usage que cette ouverture générale et immédiate pourrait engendrer.

Par conséquent, l'Assemblée nationale a préféré faire de l'ouverture des chemins de halage aux cyclistes une compétence de VNF. Voies navigables de France se voit ainsi doté d'une double compétence : promouvoir l'usage du vélo sur son réseau et contribuer à ouvrir les chemins de halage à la circulation cycliste. Cette ouverture constituera le principe puisque seule une « *impossibilité technique manifeste* » pourra y faire obstacle. Par ailleurs, cette ouverture devra se faire en lien avec les collectivités et établissements publics concernés, afin que le coût des aménagements soit partagé et que les conditions de sécurité sur ces chemins, qui relèvent à la fois de la compétence de VNF et du pouvoir de police du maire, soient satisfaisantes. Ceci se traduira par un conventionnement entre VNF et les collectivités concernées, permettant l'ouverture progressive des chemins de halage aux cyclistes.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement rédactionnel sur proposition du rapporteur.

---

(1) 1° de l'article L. 4311-1 du code des transports.

*Article 21*

(articles L. 2213-1-1 et L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales)

**Dérogations aux règles relatives à la circulation  
des engins de déplacement personnel**

Adopté par la commission sans modification

Cet article permet aux maires de déroger aux règles de circulation prévues par le code de la route pour les engins de déplacement personnel sur le territoire de leur commune.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

En l'état du droit, les engins de déplacement personnel ne font l'objet d'aucune réglementation particulière. Pour combler ce vide, un décret est en cours de publication, qui devrait réguler la circulation de ces engins à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2019. Ce décret devrait assimiler, en matière de circulation, les utilisateurs d'engins de déplacement personnel aux cyclistes. Ces utilisateurs auraient ainsi vocation à circuler de manière préférentielle sur les aménagements cyclables. Par ailleurs, pour les engins motorisés, la vitesse maximale de circulation serait de 25 km/h.

Afin de donner de la souplesse à ces règles, l'article 21 du projet de loi accorde aux maires la possibilité d'y déroger sur le territoire de leur commune<sup>(1)</sup>. Cette possibilité ne concernera que les règles de circulation (et non les prescriptions relatives aux caractéristiques des engins de déplacement personnel) et portera aussi bien sur les chaussées que sur leurs dépendances (ce qui comprend notamment les trottoirs).

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Outre des corrections rédactionnelles, la commission a apporté les précisions suivantes à l'article 21 :

– un renvoi au décret a été introduit par amendement du rapporteur, afin de préciser la liste des règles afférentes à la circulation des engins de déplacement personnel auxquelles les maires ne pourront pas déroger ;

– par ailleurs, s'agissant de la Métropole de Lyon, un amendement a précisé que la compétence en matière de réglementation des engins de déplacement personnel reviendrait au président du conseil de la métropole.

---

(1) S'agissant des voies où le maire exerce son pouvoir de police, cf. article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales.

Cet article n'a pas été modifié en séance publique.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Cet article n'a pas été modifié par la commission.

#### *Article 21 bis*

(article L. 118-5-1 [nouveau] du code de la voirie routière)

#### **Sécurité des passages piétons**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, créé par un amendement du rapporteur du Sénat, interdit l'aménagement de places de stationnement pour les véhicules dans un espace de cinq mètres avant les passages piétons.

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

En l'état actuel du droit, l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule « sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet » est considéré comme très gênant et sanctionné en conséquence d'une contravention de quatrième classe (amende forfaitaire de 135 euros) au titre de l'article R. 417-11 du code de la route. Toutefois, cette rédaction réserve l'hypothèse où des places de stationnement ont été aménagées dans les cinq mètres précédant un passage piéton. Les recommandations d'aménagement urbain recommandent, depuis les années 1990, de ne pas prévoir de places de stationnement pour les véhicules sur cette zone. Plusieurs métropoles se sont ainsi engagées dans la suppression de ces places de stationnement.

Le Sénat a souhaité inscrire cette règle dans la loi. Elle figurerait ainsi à l'article L. 118-5-1 du code de la voirie routière et réserverait les possibilités de stationnement dans les cinq mètres précédant les passages piétons aux cycles, aux cycles à pédalage assisté et aux engins de déplacement personnel. Les études à ce sujet montrent que la multiplication des places de stationnement pour ces modes de déplacement est susceptible d'engendrer une augmentation de la fréquentation commerciale dans les centres-villes <sup>(1)</sup>.

---

(1) Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité, *Fubicy et ADEME*, août 2003.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

La commission a avancé la date de mise en conformité pour la suppression des places de stationnement à proximité des passages piétons. Alors que le Sénat avait prévu que cette mise en conformité soit réalisée au plus tard dans les dix années suivant l'entrée en vigueur de l'obligation, la commission a précisé que les communes auraient jusqu'au 31 décembre 2026 pour effectuer ces travaux de mise en conformité.

Cet ajustement a été motivé pour plusieurs raisons. En premier lieu, elle permettra aux prochaines équipes municipales de se saisir pleinement de ces travaux. Par ailleurs, les coûts de mise en conformité sont faibles (entre 20 et 100 euros), ce qui facilitera les travaux. Enfin, la durée de vie des marquages au sol est d'environ trois à cinq années. Dès lors, la durée impartie pour la mise en conformité permettra de profiter des travaux de rénovation pour supprimer les places de stationnement.

Cet article n'a pas été amendé en séance publique.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel à l'article 21 *bis*.

### *Article 22*

(titre VII [nouveau] du livre II de la première partie et articles L. 1272-2, L. 1272-3, L. 1272-4 et L. 2123-4 du code des transports, articles L. 111-3-10, L. 111-3-11 et L. 111-3-12 [nouveaux], L. 111-5-2, L. 111-5-3, L. 111-5-4 et L. 161-3 du code de la construction et de l'habitation, et articles L. 151-30 et L. 151-47 du code de l'urbanisme)

### **Lutte contre les vols de vélos et promotion de l'intermodalité au bénéfice du vélo**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article a pour objet d'encourager le développement de la pratique du vélo, par plusieurs dispositifs : leur marquage, le développement des places de stationnement et la possibilité d'emport des vélos dans les trains et les cars.

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Dans le texte transmis par le Sénat, l'article 22 modifiait de nombreuses règles, afin de promouvoir les mobilités actives, et en particulier le vélo.

En premier lieu, il insérait un article L. 1271-1 dans le code des transports afin de définir les mobilités actives. Ces dernières recouvrent l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire. Il est fait renvoi à cette définition à d'autres articles du projet de loi. Cette dernière a ainsi vocation à servir de référence.

Par ailleurs, une nouvelle section du code des transports prévoyait le marquage systématique des vélos neufs et d'occasion vendus par un commerçant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ces identifications avaient vocation à alimenter un fichier national unique, permettant de faciliter la restitution des vélos volés à leur propriétaire légitime.

De nombreuses dispositions étaient consacrées à l'intermodalité. C'est le cas tout d'abord de la création plus systématique de places de stationnement sécurisées pour les vélos dans les gares, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024. La liste des gares concernées doit être déterminée par décret, avec la possibilité, pour les AOM, de fournir à SNCF Mobilités et à la RATP les espaces nécessaires à ces nouveaux emplacements.

Il était également prévu de contraindre les exploitants d'autocars neufs à équiper ces derniers de dispositifs permettant l'emport d'au moins cinq vélos non démontés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. S'agissant des trains, la même obligation devait s'appliquer aux matériels neufs et rénovés, le nombre d'emplacements dédiés devant être précisé par décret en fonction du type de matériels concernés.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

S'agissant des mobilités actives, la commission a souhaité, sur proposition du rapporteur, mentionner expressément leurs deux principales formes que sont la marche à pied et le vélo. Par ailleurs, à l'initiative de Mme Aude Luquet, l'objectif de préservation de la santé publique a été introduit parmi les finalités du développement des mobilités actives.

En matière d'identification des cycles, la commission a apporté plusieurs précisions sur proposition du rapporteur. La date d'entrée en vigueur de l'identification des cycles a, comme le prévoyait le projet de loi initial, été différenciée, en fonction du caractère neuf ou d'occasion des vélos concernés. Ainsi, pour les cycles neufs, le marquage sera obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, et à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 pour les cycles d'occasion. Par ailleurs, la gestion du fichier national unique des cycles identifiés a été confiée à des opérateurs agréés. Enfin, le décret prévoyant les modalités de mise en œuvre de ce fichier devra être publié après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

Pour ce qui est de la facilitation de l'intermodalité, la commission a souhaité préciser que l'emport des vélos dans les trains ne devait pas entraver l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Elle a également supprimé le caractère homologué des dispositifs d'emport prévus pour le transport des vélos dans les autocars, aucun équipement de ce type ne faisant actuellement l'objet d'une homologation.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

En séance publique, l'Assemblée nationale a apporté plusieurs compléments :

– à l'initiative du rapporteur, pour favoriser la restitution des vélos volés, les professionnels qui exercent les activités de destruction ou de recyclage auront l'obligation de consulter le fichier central quand un vélo marqué leur sera confié ;

– sur proposition de M. Bertrand Pancher, il a été précisé que les contrats opérationnels de mobilité pouvaient constituer un support complémentaire pour l'identification des places de stationnement pour vélos dans les gares ;

– le Gouvernement a souhaité prévoir une souplesse s'agissant de l'obligation d'emport pour vélos dans les autocars, les autorités organisatrices pouvant décider de déroger à cette obligation sur décision motivée ;

– sur proposition de Mme Barbara Pompili et du rapporteur, la date d'entrée en vigueur de l'obligation de pouvoir embarquer des vélos non démontés dans les trains neufs ou rénovés a été fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2020 : tous les avis de marchés publiés à compter de cette date devront comprendre cette obligation.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Sur proposition du rapporteur, la date d'entrée en vigueur de l'obligation de pouvoir emporter des vélos non démontés dans les autocars neufs a été reportée au 1<sup>er</sup> juillet 2021, pour tenir compte de la promulgation plus tardive due à l'échec de la commission mixte paritaire.



*Article 22 bis AAA*

(article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis)

**Conditions de majorité au sein des copropriétés pour les infrastructures de stationnement sécurisé des vélos**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit en séance à l'Assemblée nationale, facilite les décisions de construction de stationnements sécurisés pour vélos au sein des copropriétés.

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Les prises de décision dans les copropriétés sont principalement régies par deux articles de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis. L'article 24 regroupe les matières qui relèvent de la majorité simple, tandis que l'article 25 exige, en certains domaines, la majorité absolue des voix de l'ensemble des copropriétaires.

Or, les travaux affectant les parties communes sont régis par la règle de majorité absolue de l'article 25, quand bien même certains des copropriétaires, qui en bénéficieraient, souhaiteraient les prendre à leur charge. Ces règles exigeantes de majorité rendent plus difficile la construction de locaux à vélos, et freinent donc le développement de ce moyen de transport.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Sur la proposition du rapporteur et de M. Bertrand Pancher, l'Assemblée nationale a adopté un amendement en séance publique visant à simplifier la prise de décision en matière de construction d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Ainsi, la majorité simple de l'article 24 sera suffisante si les copropriétaires qui en font la demande s'engagent à en financer la réalisation. Bien entendu, ces travaux ne devront pas affecter la structure de l'immeuble ou compromettre la sécurité de ses occupants.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission n'a pas modifié cet article.

*Article 22 bis AA*

(article L. 313-1 [nouveau] du code de la route)

**Indicateurs d'angles morts sur les poids-lourds**

Adopté par la commission avec modifications

Ce nouvel article a été créé lors de l'examen du projet de loi en commission à l'Assemblée nationale en première lecture. Il vise à améliorer la sécurité des cyclistes, notamment dans les centres urbains, en signalant, par des dispositifs visuels, les angles morts des poids lourds.

Ceci concernera tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, dispositif qui entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020, afin de laisser aux professionnels le temps nécessaire à la pose des signalisations (qui pourront prendre la forme d'autocollants ou de marques peintes sur les véhicules).

Le non-respect de cette obligation sera puni d'une contravention dont la classe et le montant seront fixés par voie réglementaire.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à reporter l'entrée en vigueur de cette obligation au 1<sup>er</sup> janvier 2021, afin de ménager le temps nécessaire à la rédaction des textes réglementaires.

*Article 22 bis AB*

**Rapport annuel sur les vols de vélos**

Adopté par la commission avec modifications

Ce nouvel article a été introduit en commission à l'Assemblée nationale, en première lecture. Il crée un rapport annuel du Gouvernement au Parlement, portant à la fois sur le dispositif de marquage des vélos, prévu à l'article 22 du projet de loi, et sur l'évolution des vols de vélos. En effet, il a pu être constaté, au cours des travaux préparatoires, que les données étaient lacunaires sur ce second point, du fait notamment de l'absence de dépôt systématique de plainte, voire de la difficulté, dans certains cas, à faire enregistrer une plainte portant sur un vol de vélo.

Sur la proposition du rapporteur, la commission a adopté un amendement limitant la remise de ce rapport à trois années uniquement, à savoir 2022, 2023 et 2024.

*Article 22 bis A*

(article L. 312-13-2 [nouveau] du code de l'éducation)

**Généralisation de la formation au vélo dans les écoles**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat, généralise la formation au vélo dans le cadre de la scolarité du premier degré.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a inscrit dans le projet de loi, en commission, la généralisation du « savoir rouler ». Il s'agit d'un programme de formation à la pratique du vélo à destination des élèves des établissements scolaires de l'enseignement primaire. Déjà pratiqué dans plusieurs académies, il a été généralisé par une décision du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de janvier 2018.

Le dispositif créé par le Sénat prévoyait un enseignement obligatoire à destination de l'ensemble des élèves du premier degré. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant au collège devrait maîtriser la pratique du vélo en sécurité, ce qui impliquait une généralisation du dispositif au plus tard en septembre 2021.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

La commission a adopté un amendement de rédaction globale de l'article. Cet amendement a notamment apporté les modifications suivantes :

- il a inséré ces dispositions dans le code de l'éducation ;
- il a prévu la délivrance d'une attestation scolaire de première éducation à la route dont le savoir rouler sera une composante ;
- il a ouvert la possibilité que cet enseignement soit réalisé sur le temps scolaire, périscolaire ou extra-scolaire.

Cet article n'a pas été modifié en séance publique.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté deux amendements rédactionnels sur proposition du rapporteur.

*Article 22 bis C*

(articles L. 111-3-10 et L. 111-3-11 du code de la construction et de l'habitation)

**Stationnements sécurisés pour vélos dans les bâtiments neufs**

Adopté par la commission sans modification

Le présent article, qui a été introduit par le Sénat, précise que les places prévues pour les vélos dans les nouvelles constructions devront être sécurisées.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a introduit, en séance publique, un nouvel article prévoyant que toutes les places de stationnement pour les vélos construites dans de nouveaux bâtiments soient sécurisées. En effet, à l'heure actuelle, deux cas de figure existent :

– s'agissant des ensembles d'habitations neufs équipés de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé et des bâtiments à usage industriel ou tertiaire neufs constituant principalement un lieu de travail et équipés de places de stationnement destinées aux salariés, il existe d'ores et déjà une obligation de les doter d'emplacements de stationnement sécurisés (I de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation) ;

– en revanche, cette obligation n'existe pas pour les nouveaux bâtiments accueillant un service public équipés de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public et les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle, qui ont uniquement l'obligation d'être équipés d'infrastructures permettant le stationnement des vélos, sans qu'il soit prévu que ce stationnement est sécurisé (II du même article).

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de la discussion en commission, le texte issu des travaux du Sénat a été enrichi de dispositions concernant les bâtiments existants. Ainsi, en cas de travaux portant sur un parc de stationnement annexe à un ensemble d'habitations, à un immeuble industriel ou tertiaire, à un service public, à un centre commercial ou un établissement cinématographique, le propriétaire aura l'obligation de doter ce dernier de stationnements sécurisés pour les vélos (et non simplement de stationnements pour les vélos).

Cet article n'a pas été modifié en séance publique.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission n'a pas modifié cet article.

#### *Article 22 bis*

(section 1 *ter* [nouvelle] du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports et chapitre IV [nouveau] du titre V du code de la voirie routière)

#### **Schéma national des véloroutes**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article a été introduit en première lecture, en commission, par le Sénat. Il inscrit dans le code des transports l'existence d'un schéma national des véloroutes et des voies vertes et définit la notion de véloroute.

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

Le dispositif introduit en commission au Sénat comprenait deux éléments distincts.

En premier lieu, il créait une nouvelle section, au sein du code des transports, dédiée au schéma national des véloroutes et des voies vertes (I de l'article). Ce dernier est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. L'objet de ce schéma est de définir, au moins une fois tous les dix ans, le réseau structurant des véloroutes et voies vertes au niveau national. Il donne ainsi valeur législative à ce schéma, qui avait déjà connu deux occurrences, le premier ayant été adopté en 1998 et le second, le 11 mai 2010.

Par ailleurs, le Sénat a également décliné cette planification au niveau régional, en prévoyant que les régions financent le développement des itinéraires routiers inscrits au schéma national et qu'elles identifient, au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les véloroutes et voies vertes qui présentent un intérêt régional, en cohérence avec le schéma national. Cette obligation serait entrée en vigueur à l'occasion de la prochaine révision des SRADDET.

#### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Outre des modifications rédactionnelles, le Sénat a supprimé, en séance publique, la référence au financement des véloroutes et des voies vertes par les régions. Il a également préféré concentrer les schémas régionaux sur

l'identification des axes régionaux prioritaires plutôt que sur la déclinaison du schéma national au niveau local.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a procédé à deux modifications.

La première précise que le schéma national des véloroutes et voies vertes devra viser, à terme, la continuité des aménagements cyclables constitutifs de véloroutes et de voies vertes. Cette continuité est en effet nécessaire pour encourager la pratique du vélo et pour réduire les risques d'accidents dont sont victimes les cyclistes.

La seconde supprime la référence aux SRADDET comme vecteurs de la planification des véloroutes et des voies vertes. En effet, il a été jugé préférable d'inclure cette planification au sein des contrats opérationnels de mobilité, qui regroupent l'ensemble des collectivités territoriales concernées et qui sont créés par l'article 4 du projet de loi. Un amendement à cet article a procédé à la coordination nécessaire.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Plusieurs précisions ont été apportées en séance publique :

– sur proposition du rapporteur, la notion de « voie verte » a été supprimée, dans la mesure où ces dernières constituent un type particulier de véloroutes. En conséquence, il n'est pas utile de les mentionner spécifiquement ;

– par un amendement de M. Gabriel Serville, l'inclusion de l'outre-mer dans le schéma national a été explicitée ;

– afin de conserver une cohérence entre le schéma national et les réseaux régionaux, il a été précisé, sur proposition de Mme Barbara Pompili et du rapporteur, que le schéma national devait s'appuyer sur les schémas régionaux, quand ces derniers ont été créés ;

– enfin, à l'initiative de Mme Barbara Pompili, une définition législative des véloroutes a été insérée dans le code des transports. Cette définition doit permettre de garantir leur homogénéité, ainsi que des standards minimaux, s'agissant par exemple de leur continuité ou de leur jalonnement.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Sur proposition du rapporteur, la commission a adopté un amendement rédactionnel.

#### *Article 22 ter A*

(article L. 228-2 du code de l'environnement)

#### **Création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, qui a été introduit à l'initiative de Mme Barbara Pompili en séance publique, vise à renforcer les obligations de création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines.

#### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Depuis la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants doivent être mis au point à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, en fonction des besoins et contraintes de la circulation<sup>(1)</sup>. Ces aménagements doivent tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, quand il existe.

Cette disposition législative a permis le développement des aménagements cyclables dans les centres urbains mais elle a également rencontré des difficultés de mise en œuvre. En premier lieu, la mention des « *besoins et contraintes de la circulation* » a pu être interprétée par certaines juridictions comme conditionnant la réalisation d'un aménagement cyclable, et non uniquement le type d'aménagement cyclable à réaliser. Ainsi, certaines collectivités ont pu s'exonérer de l'obligation de réalisation d'un aménagement cyclable en arguant des besoins et contraintes de la circulation. Par ailleurs, dans d'autres cas, le renvoi aux plans de déplacements urbains a également été utilisé pour faire obstacle à la réalisation de ces aménagements, au fondement qu'ils n'y étaient pas prévus.

#### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Sur la proposition du rapporteur et de Mme Barbara Pompili, l'Assemblée nationale a adopté en séance publique des amendements visant à renforcer et à

---

(1) Article L. 228-2 du code de l'environnement.

préciser l'obligation de réalisation d'aménagements cyclables en cas de construction ou de rénovation d'une voie urbaine.

Ainsi, la rédaction de l'article L. 228-2 du code de l'environnement est précisée afin de mettre un terme aux interprétations précédemment évoquées qui visaient à dispenser les maîtres d'ouvrage de la réalisation d'un aménagement cyclable.

Par ailleurs, la rédaction de l'article est actualisée pour prendre en compte la diversité des aménagements cyclables possibles. Les pistes, marquages au sol et couloirs indépendants sont complétés par les voies vertes et les zones de rencontre. Les marquages au sol devant demeurer l'exception, il ne pourra y être recouru qu'en l'absence d'alternative, c'est-à-dire pour les chaussées à sens unique et à une seule file.

Enfin, les amendements maintiennent la possibilité de faire circuler les cycles dans les couloirs de bus, y compris pour les aménagements qui seraient réalisés postérieurement à la loi. Dans ce cas toutefois, il est prévu que cette possibilité ne soit ouverte que si les possibilités de dépassement existent sans mettre en danger la circulation des cyclistes.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Outre un amendement rédactionnel, la commission a adopté un amendement du rapporteur visant à prévoir que la possibilité de satisfaire l'obligation de créer un aménagement cyclable par l'ouverture d'une voie de transports en commun à la circulation des vélos devait être l'exception. En effet, cette faculté ne sera ouverte que si l'emprise disponible est insuffisante pour créer un aménagement cyclable entièrement dédié aux vélos.

#### *Article 22 ter*

(article L. 228-3 [nouveau] du code de l'environnement)

#### **Création d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit en commission au Sénat, duplique aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des aménagements cyclables en cas de création ou de rénovation de voie.



## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Afin de favoriser la pratique du vélo, le Sénat a prévu, en cas de réalisation ou de réaménagement de voie interurbaine, l'obligation de réaliser un aménagement cyclable, qui pourrait prendre la forme d'une piste, d'un marquage au sol ou d'un couloir indépendant.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

À l'occasion de l'examen de l'article en séance publique, l'article 22 *ter* a été réécrit afin de cantonner cette nouvelle obligation à la réalisation d'une étude portant sur la nécessité et la faisabilité, notamment technique et financière, de la réalisation d'un tel aménagement cyclable. Ces dispositions nouvelles ont été codifiées à l'article L. 228-3 du code de l'environnement et les autoroutes et voies rapides en ont été exclues. Par ailleurs, il était prévu que ces aménagements cyclables tiennent compte des orientations des plans de mobilité, des SRADDET et du schéma national des véloroutes.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a souhaité revenir à l'intention initiale du Sénat en rendant obligatoire la création d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable. Toutefois, afin de ne pas créer des aménagements disproportionnés au regard de la réalité du besoin et du coût de l'aménagement, il a été précisé que cette obligation ne vaudrait que si, sur le fondement de l'étude préalable, le besoin était avéré et la faisabilité financière et technique établie.

Par ailleurs, afin de sécuriser le régime juridique des aménagements cyclables le long des voies interurbaines, et d'éviter que les difficultés juridiques afférentes au régime juridique des voies urbaines ne se reproduisent, il est précisé que si les aménagements cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité, des SRADDET et du schéma national des véloroutes, ceci ne saurait remettre en cause l'obligation de réaliser un aménagement.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Afin de renforcer encore le poids de l'étude préalable, des amendements identiques de MM. Bertrand Pancher, Jean-Marc Zulesi et de Mme Barbara Pompili ont prévu que cette étude soit rendue publique dès sa finalisation. Dès lors, il sera possible aux personnes et associations qui le souhaitent d'en prendre

connaissance et le cas échéant d'en contester la pertinence, ce qui devrait accroître le soin pris par les autorités compétentes dans leur rédaction et leur motivation.

Par ailleurs, sur proposition de Mme Barbara Pompili et du rapporteur, la rédaction du nouvel article L. 228-3 du code de l'environnement a été précisée afin de bien affirmer que la réalisation d'un aménagement cyclable est le principe et la dérogation, l'exception, qui ne peut être motivée que par une impossibilité technique ou financière ou par l'absence de besoin avéré.

Afin, par l'adoption d'amendements identiques de Mme Barbara Pompili et de M. Gilles Lurton et d'un sous-amendement du rapporteur, il a été précisé que si la réalisation d'un aménagement cyclable est prévue par le plan de mobilité, le SRADDET ou le schéma national des véloroutes, la question du besoin ne se posera plus. Dès lors, il n'y aura plus qu'à vérifier la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel à l'initiative du rapporteur.

#### *Article 22 quater*

(article L. 228-3-1 [nouveau] du code de l'environnement)

#### **Maintien de la continuité des aménagements piétonniers et cyclables**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, vise au maintien de la continuité des voies de circulation pour les piétons et les cyclistes en cas de construction d'un nouvel axe de transport.

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

Ainsi que l'écrivait le ministère des transports dans un appel à projet de décembre 2018, « *les cyclistes et les piétons sont confrontés à de nombreuses coupures, qu'elles soient infranchissables (autoroutes ou voies rapides urbaines, voies ferrées, canaux, fleuves...), difficilement franchissables (artères très circulées, carrefours complexes, grands giratoires...) ou peu praticables (artères sans aménagements cyclables ou sans trottoirs...)* »<sup>(1)</sup>. Ces discontinuités peuvent rendre plus difficile, voire impossible, la pratique du vélo sur les trajets du quotidien, et en particulier la mobilité domicile-travail.

---

(1) Ministère des transports, « Appel à projet. Fonds mobilités actives. Continuités cyclables », 13 décembre 2018, p. 3.

C'est dans ce cadre qu'a été lancé l'appel à projet « Continuités cyclables » à la fin de l'année 2018. Son objectif n'est pas d'inciter au développement d'infrastructures cyclables – d'autres mécanismes de soutien existent en la matière – mais de permettre la résorption des discontinuités qui interrompent les itinéraires existants, en particulier celles causées par d'autres infrastructures de transport.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'objet de l'article 22 *quater* n'est pas de résorber les discontinuités existantes, mais d'éviter l'apparition de nouvelles discontinuités. Est ainsi instituée une nouvelle obligation, à l'article L. 228-3-1 du code de l'environnement, prévoyant la restauration de la continuité des cheminements piétonniers et cyclistes en cas de construction ou de réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial. Lorsqu'un nouvel axe de transport sera aménagé (par exemple, une nouvelle route ou une nouvelle voie de chemin de fer), les aménagements destinés à la circulation des piétons ou des cyclistes qui seraient interrompus devront voir leur continuité rétablie.

Cette nouvelle obligation, issue d'un amendement de Mme Barbara Pompili, a été précisée par un sous-amendement du rapporteur. Ainsi, la continuité devra être maintenue si le besoin est avéré et la faisabilité technique et financière assurée. En effet, la construction d'un nouvel axe de circulation, par exemple s'il comporte lui-même des possibilités de passage pour les piétons et les cyclistes, peut rendre inutile le maintien de la continuité des axes existants. Afin de garantir que le rétablissement de la continuité demeure le principe, une évaluation justifiant l'absence de besoin avéré devra être produite par le maître d'ouvrage, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, et sera rendue publique.

Par ailleurs, pour les itinéraires inscrits dans un document de planification (plan de mobilité, SRADDET ou schéma national des véloroutes), le besoin sera réputé avéré et la continuité devra donc être rétablie, sauf impossibilité technique ou financière.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement rédactionnel sur proposition du rapporteur.

## CHAPITRE II

### Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres

#### Article 23

(section 3 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III, chapitre VII [nouveau] du titre IV du livre III et section 3 [nouvelle] du chapitre III du titre IV du livre IV du code de l'énergie, articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 [nouveaux], L. 111-3-10 à L. 111-3-12, L. 152-1 et L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation)

#### **Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article vise à favoriser le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques, en précisant le statut juridique des opérateurs de recharge, en accroissant la prise en charge des coûts de raccordement au réseau des bornes publiques et en renforçant les obligations d'équipement des bâtiments neufs ou qui font l'objet d'une rénovation importante.

#### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 23 du texte du projet de loi dans sa version initiale et du texte transmis par le Sénat comportait trois dispositions principales.

Il s'agissait tout d'abord d'introduire dans la loi un **statut pour les opérateurs de recharge** de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Est ainsi exclue la qualification juridique d'acheteur d'électricité pour revente aux consommateurs finals, et donc les obligations découlant de l'article L. 333-1 du code de l'énergie. D'autre part, il qualifie, de manière positive, cette activité en tant que prestation de service. En conséquence de ce choix, les opérateurs de recharge pourront fournir une prestation globale à leurs clients, qui inclut non seulement la fourniture d'électricité, mais également la location et la réservation de places de stationnement. Le Sénat a dupliqué ce dispositif pour les opérateurs de recharge de véhicules en gaz.

Par ailleurs, il s'agissait d'accroître temporairement le plafond de prise en charge des **coûts de raccordement au réseau** pour les installations de recharge électrique de véhicules. Alors que le plafond de cette prise en charge est de 40 % en droit commun <sup>(1)</sup>, il est porté à 75 % dans le cas des installations de recharge électriques. L'objectif est d'inciter financièrement au déploiement de ces dernières.

Enfin, l'article 23 visait à renforcer les **obligations de pré-équipement et d'équipement des places de stationnement** en bornes de recharge électrique, en

---

(1) Article L. 341-2 du code de l'énergie.

application de la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique. Ces obligations s'appliqueront de manière différenciée aux bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante (résidentiels comme non résidentiels) et aux bâtiments non résidentiels existants. Des exceptions étaient prévues, en application de la directive précitée, s'agissant notamment des petites et moyennes entreprises et des départements et régions d'outre-mer.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

L'examen en commission a permis d'enrichir et de préciser l'article 23 du projet de loi.

En premier lieu, la commission a étendu aux gestionnaires des voies fluviales et des ports, et à leurs éventuelles délégataires, les dispositions clarifiant le statut juridique de la fourniture d'électricité aux bateaux à quai. De même que pour les bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, cette prestation sera considérée comme une prestation de service et non comme de l'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals. L'objectif de cet ajout est de faciliter l'alimentation électrique des navires à quai, et ainsi d'inciter ces derniers à l'arrêt de leurs moteurs thermiques, qui sont sources de pollution de proximité et de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, les obligations concernant les places de parking équipées d'une borne de recharge dans les bâtiments non résidentiels neufs ont été renforcées. Ainsi, en plus de la place obligatoirement équipée, qui doit être accessible aux personnes à mobilité réduite, une seconde place équipée devra être créée dans les parkings de plus de deux cents places. Dans ce cas, l'une de ces deux places sera réservée à l'usage des personnes à mobilité réduite.

Enfin, le non-respect des règles en matière d'équipement et de pré-équipement des parkings pourra faire l'objet des contrôles et sanctions pénales prévus par le code de la construction et de l'habitation. En insérant un renvoi aux articles L. 152-1 et L. 152-4 de ce code, l'amendement adopté rend ces entorses à la législation passibles de 45 000 € d'amende, peine qui peut être assortie, pour les personnes morales, d'une interdiction d'exercer.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

En séance publique, a été introduit dans le projet de loi, à l'initiative du rapporteur et de M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, un nouveau chapitre VII au sein du titre IV du livre III du

code de l'énergie permettant le raccordement indirect des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Ces dispositions permettent, et sécurisent d'un point de vue juridique, le raccordement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables à d'autres réseaux d'électricité que le réseau de distribution publique. Cette dérogation permettra par exemple des raccordements au réseau d'éclairage public quand cela s'avère plus pertinent.

Par ailleurs, sur proposition de M. Bertrand Pancher, le plafond de prise en charge des coûts de raccordement au réseau sera également transitoirement porté à 75 % de leur montant pour les ateliers de charge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes. Ceci concerne en particulier l'équipement des collectivités territoriales en autobus et en autocars électriques.

Enfin, dans le respect de la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 précitée, les obligations d'équipement des bâtiments non résidentiels existants ont été renforcées. Elles ont été portées, sur proposition du rapporteur, d'un point de charge au minimum par bâtiment à un point de charge par tranche de vingt emplacements de stationnement, sous réserve que cette installation de points de charge n'engendre pas des travaux d'un montant disproportionné (s'agissant par exemple du renforcement de l'installation électrique du bâtiment).

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a apporté deux modifications à cet article, sur proposition du rapporteur :

– elle a précisé que l'installation d'un dispositif de décompte de la consommation ou de la production d'électricité en cas de raccordement indirect au réseau ne serait pas systématique. Elle sera en revanche de droit si une demande est formulée en ce sens ;

– elle a également explicité la notion de nombre « optimal » de points de charge figurant à l'alinéa 43, en précisant que ce nombre résultait du fait que le coût des travaux en amont du tableau général de basse tension n'excède pas celui des travaux situés en aval de ce dernier.

*Article 23 bis A*

(articles L. 411-1 et L. 442-6-4 du code de la construction et de l'habitation)

**Mutualisation des aires de stationnement des organismes HLM**

Adopté par la commission sans modification

Le présent article, introduit en séance publique par un amendement de M. Thibault Bazin, complète les possibilités ouvertes aux organismes d'habitations à loyer modéré (HLM) de mutualiser leurs aires de stationnement.

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

En l'état du droit, l'article L. 411-1 du code de la construction et de l'habitation prévoit, depuis la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, la possibilité pour les organismes HLM de louer les aires de stationnement vacantes dont ils disposent. En effet, la location d'un logement n'est pas obligatoirement corrélée à la location d'une place de stationnement et les locataires peuvent renoncer à la location de cette dernière quand ils en disposent<sup>(1)</sup>. La location de ces aires de stationnement à des tiers permet d'une part de procurer des ressources complémentaires aux organismes HLM et d'autre part d'éviter de multiplier les places de stationnement (dont certaines demeureraient inoccupées) dans un même lieu. Elle peut toutefois être révoquée à tout moment par le bailleur, notamment si un locataire souhaite pouvoir disposer d'un emplacement de stationnement.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article complète ce dispositif, en prévoyant la possibilité, pour les organismes HLM, de louer librement leurs emplacements de stationnement aux fins de mutualisation de ces emplacements. Cette possibilité sera ouverte quand un dispositif de mutualisation a été prévu par le plan local d'urbanisme<sup>(2)</sup>. Dès lors, l'organisme HLM pourra librement louer ses emplacements de stationnement, selon un régime analogue à celui déjà existant : la location pourra être révoquée à tout moment, notamment si un locataire souhaite obtenir un emplacement de stationnement.

Cette disposition vise à permettre une plus forte mutualisation des emplacements de stationnement, et ainsi à éviter leur multiplication et l'étalement urbain corrélatif.

---

(1) Article L. 442-6-4 du code de la construction et de l'habitation.

(2) Articles L. 151-47 et R. 151-45 du code de la construction et de l'habitation.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Cet article n'a pas été modifié en commission.

#### *Article 23 ter*

(articles L. 334-5 et L. 334-6 [nouveaux], article L. 641-4 et articles L. 641-4-1, L. 641-4-2 et L. 641-5-1[nouveaux] du code de l'énergie)

#### **Définition des carburants alternatifs**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article donne valeur législative au régime juridique des carburants alternatifs.

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Le Sénat a adopté, en séance publique, un amendement renvoyant au pouvoir réglementaire le soin de prévoir, après avis de la Commission de régulation de l'énergie, les conditions dans lesquelles les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent le pilotage de la recharge et la bidirectionnalité des flux. *De facto*, ce nouvel article rendait obligatoire, pour ces installations de recharge, le fait de permettre le pilotage et la bidirectionnalité.

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

La commission a réécrit et fortement complété cet article, pour en faire un cadre législatif général relatif aux carburants alternatifs. Ainsi, l'article L. 641-1 du code de l'énergie est rerédigé afin d'y inclure la mention des carburants alternatifs. Par ailleurs, cinq nouveaux articles sont insérés dans le code de l'énergie, afin d'élever au niveau législatif les principes directeurs encadrant le déploiement des carburants alternatifs. Ils reprennent, pour la plupart, des dispositions du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 qui constituait lui-même une transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Les principales dispositions ainsi élevées au niveau législatif sont les suivantes :

– la définition des carburants alternatifs comme étant les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants



fossiles dans le secteur des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonation de ce dernier ;

– les principales propriétés qui sont attendues des infrastructures de recharge et d’avitaillement en carburants alternatifs. Sont mentionnées : l’interopérabilité des dispositifs, afin de favoriser la fluidité des parcours, ainsi que l’itinérance de la recharge, qui permet à un usager de pouvoir utiliser les différents points de recharge et d’avitaillement disponibles (ce qui suppose de les connaître), sans avoir à souscrire à chaque fois un compte chez un nouvel opérateur ;

– les exigences applicables aux infrastructures de recharge électrique. Est en particulier prévue l’information du public quant à la puissance réelle maximale de l’infrastructure de recharge. Cette information complètera celle qui découle de l’article 9 du projet de loi. Par ailleurs, afin de tenir compte de la capacité des véhicules électriques et hybrides rechargeables à stocker de l’électricité et à la restituer au réseau, il est assigné aux infrastructures de recharge un objectif de gestion économe et efficace de l’énergie, grâce au pilotage de la recharge.

## **B. L’EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Par un amendement de M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, l’Assemblée nationale a précisé, en séance publique, que ces règles communes avaient vocation à s’appliquer uniquement aux installations accessibles au public et non aux installations privées.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Outre deux amendements rédactionnels, la commission a apporté, sur proposition du rapporteur, des précisions à l’alinéa 10 de cet article, en prévoyant la possibilité de prononcer des amendes administratives à l’encontre des opérateurs qui n’assureraient pas l’interopérabilité de leurs stations de recharge.

### *Article 23 quater*

(article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, section 4 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III du code de l’énergie et article L. 1214-2 du code des transports)

### **Schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article, adopté sur proposition du rapporteur et de M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, en séance publique, crée les schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables.

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales donne compétence aux communes pour déployer des infrastructures de charge à destination des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en cas d'offre privée inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire. Cette compétence peut être transférée aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement du territoire, d'énergie ou de climat.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article crée des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. Pourront élaborer de tels schémas les EPCI qui se sont vu transférer la compétence en matière de déploiement des infrastructures de recharge.

Le schéma aura vocation à couvrir les besoins de recharge, qu'ils portent sur le trafic local ou sur le trafic de transit. Il devra être élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, en concertation avec les gestionnaires de réseau concernés et les autorités organisatrices de la mobilité. Le plan de mobilité pourra tenir lieu de schéma directeur.

Il sera fortement incité à la création d'un tel schéma, dans la mesure où le plafond du taux de réfaction sera porté à 75 % sur une période étendue, qui prendra fin au 31 décembre 2025 et non au 31 décembre 2022, comme cela sera le cas par défaut <sup>(1)</sup>, pour les installations de bornes de recharge qui prendront place dans le cadre de la mise en œuvre d'un schéma directeur. Ainsi, les EPCI qui se seront dotés d'un tel schéma directeur bénéficieront de raccordements au réseau d'électricité à moindre coût pendant une durée de trois années supplémentaires.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement de coordination du rapporteur.

---

(1) I bis de l'article 23 du projet de loi.

### *Article 24*

(articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 [nouveaux], L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation et articles 24, 24-5 et 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis)

### **Renforcement du « droit à la prise »**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article renforce le « droit à la prise » au sein des copropriétés, notamment en étendant son champ ainsi que celui de ses bénéficiaires, en simplifiant les règles de majorité et en informant mieux les copropriétaires sur la nature des travaux à effectuer.

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 24 du projet de loi, dans sa version adoptée par le Sénat, procède à plusieurs modifications afin de faciliter l'installation d'équipements de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables au sein des copropriétés.

Le I de l'article étend le « droit à la prise » à l'ensemble des bâtiments, alors que ce dernier est actuellement limité aux bâtiments d'habitation, ainsi qu'aux locataires et occupants de bonne foi d'emplacements de stationnement qui ne seraient pas, par ailleurs, propriétaires, locataires ou occupants d'autres lots au sein de la copropriété.

Le II de l'article étend aux parkings extérieurs le bénéfice du « droit à la prise » et inclut dans les articles pertinents de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 la mention des véhicules hybrides rechargeables, en plus de celle concernant les véhicules électriques.

Enfin, le III de l'article précise que ce dernier sera applicable aux assemblées générales qui sont convoquées au plus tôt le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la loi.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Un amendement a apporté les précisions suivantes :

– il a retiré le terme de « demande », dans la mesure où le droit à la prise constitue réellement un droit et non une simple faculté d'effectuer une demande ;

– il a prévu que les propriétaires aient l’obligation de laisser le prestataire choisi pour l’installation accéder aux locaux, en vue de réaliser l’étude ou le devis demandé ;

– il a étendu le droit à la prise aux non-occupants de l’immeuble ;

– il a précisé que le propriétaire disposerait d’un délai (fixé par décret) pour contracter avec le prestataire choisi (et ainsi ne pas faire obstacle au droit à la prise).

En outre, la proposition faite à l’assemblée générale des copropriétaires d’équiper les emplacements de stationnement devra être assortie non seulement d’un devis qui retrace le coût de cet équipement, mais aussi de plans de financement, afin que chacun ait connaissance, au moment de la décision, de la somme qu’il aura à acquitter.

## **B. L’EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Par des amendements identiques du rapporteur et de M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, l’Assemblée nationale a en partie réécrit cet article, en distinguant plusieurs étapes.

Dans un premier temps, les syndic auront l’obligation d’inscrire à l’ordre du jour de l’assemblée générale la réalisation d’une étude préalable portant sur l’adéquation de l’infrastructure électrique avec l’installation de bornes de recharge ainsi que, le cas échéant, les travaux à réaliser dans cette perspective. Le but de cette étude préalable est de permettre aux copropriétaires de prendre une décision de pré-équipement ou d’équipement des places de stationnement en connaissance de cause.

Dans un second temps, le syndic aura à inscrire à l’ordre du jour de l’assemblée générale la question des travaux d’équipement des emplacements de stationnement en bornes de recharge. Dans cette perspective, il devra joindre à la convocation une liste minimale de documents fixés par la loi, en particulier le détail des travaux à réaliser, des devis et plans de financement, ainsi que l’étude précédemment évoquée. Les conditions de majorité seront assouplies puisque la majorité des présents sera suffisante (et non la majorité absolue des copropriétaires) pour voter la réalisation des travaux si les demandeurs s’engagent à les prendre en charge financièrement. À défaut, c’est la condition normale de majorité qui continuera à s’appliquer.

Enfin, tant la question de la réalisation de l’étude que celle de la réalisation des travaux devront être inscrites à l’ordre du jour des assemblées générales au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté trois amendements rédactionnels sur proposition du rapporteur.

#### *Article 24 bis*

(article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales)

#### **Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement**

Adopté par la commission avec modifications

Introduit en commission à l'Assemblée nationale en première lecture, cet article dote les métropoles de la compétence en matière de déploiement de bornes de recharge et de stations d'avitaillement pour les navires.

Cet article vise, en complétant l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales, à transférer aux métropoles la compétence en matière de création d'infrastructures de charge à destination des navires à quai. Les métropoles disposaient déjà de cette compétence s'agissant des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en lieu et place des communes membres<sup>(1)</sup>. Par ailleurs, elles seront également compétentes, tant pour les véhicules terrestres que pour les navires, en matière de déploiement de stations d'avitaillement en gaz et en hydrogène.

L'objectif de ces dispositions est d'une part d'assurer une forme de neutralité technologique dans le déploiement des infrastructures et de doter un seul niveau territorial de la compétence en la matière et, d'autre part, de faciliter l'avitaillement et la recharge des navires à quai, qui est nécessaire pour leur permettre d'arrêter leurs moteurs thermiques et de réduire les émissions polluantes quand ils sont stationnés au port.

En nouvelle lecture, la commission a adopté un amendement rédactionnel sur proposition du rapporteur.

---

(1) Article 43 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

*Article 25*

(articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1 [nouveau] et L. 446-6 [nouveau], et section 3[nouvelle] du chapitre VI du titre IV du livre IV du code de l'énergie)

**Développement du gaz et du biogaz dans les transports**

Adopté par la commission sans modification

Cet article vise à encourager la production de biogaz, à destination notamment du secteur des transports.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article crée un dispositif de soutien financier à la production de biogaz non injecté. En effet, en l'état du droit, les articles L. 446-1 et suivants du code de l'énergie réservent cette possibilité aux cas d'injection dans le réseau de gaz naturel. Dès lors, ce cantonnement freine la production de biométhane dans les régions qui ne sont pas interconnectées, ce qui représente plus des deux tiers des communes françaises.

Par ailleurs, l'article permet également aux producteurs de biogaz d'injecter ce dernier directement dans le réseau de transport et non dans le réseau de distribution, par une modification de l'article L. 453-1 du code de l'énergie. Ce raccordement direct a pour objectif de réduire les coûts de compression du biogaz.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

**A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

L'examen de cet article a été délégué, en première lecture, à la commission des affaires économiques. Les principales modifications apportées par cette dernière ont été les suivantes :

– le fait de réserver le complément de rémunération pour les producteurs de biogaz non injecté à la production qui est majoritairement destinée aux usages liés à la mobilité. Ce fléchage a vocation à encourager une utilisation accrue du biogaz dans le secteur des transports ;

– le cantonnement de la dérogation relative au raccordement des stations de ravitaillement en GNV aux nouvelles stations créées après la présente loi, afin d'éviter que d'anciennes stations profitent de cette dérogation pour changer de raccordement et fassent peser sur la collectivité le surcoût induit ;

– la suppression de l'ajout du Sénat conditionnant le bénéfice de cette dérogation à un critère de pertinence économique.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Sur proposition de M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, un amendement a retiré le pouvoir attribué à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) de modifier les contrats en cours et introduit plus de flexibilité dans les procédures d'appel d'offres, en ne soumettant pas ces dernières à l'appréciation préalable de la CRE.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission n'a pas modifié cet article.

### *Article 25 bis A*

(article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales)

### **Planification régionale du déploiement des points de recharge électrique et des stations d'avitaillement en gaz**

Suppression maintenue par la commission

Cet article, introduit en séance au Sénat, visait à créer un cadre régional de déploiement des points de charge et des stations d'avitaillement. Il a été supprimé en commission à l'Assemblée nationale.

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article prévoyait la création d'un cadre régional d'action pour le déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. Il aurait appartenu aux régions de planifier le déploiement de ces infrastructures de recharge puisque les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) auraient dû les prendre en considération.

Afin de ne pas avoir à modifier les SRADDET existants, le II de l'article reportait à la révision de ces derniers l'inclusion, par les régions, de ce nouveau cadre d'action dans la planification régionale.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article a été supprimé en commission à l'Assemblée nationale. Il a en effet été jugé préférable de doter les communes et les intercommunalités de la compétence en matière de planification des infrastructures de recharge et des stations d'avitaillement. Il est procédé à cette extension à l'article 23 *quater* du

projet de loi, avec la création des schémas de développement des infrastructures de charge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a maintenu la suppression de cet article.

#### *Article 25 bis*

(article L. 221-1 du code de l'énergie)

#### **Mobilisation des certificats d'économies d'énergie en faveur du secteur des transports**

Suppression maintenue par la commission
---

Le présent article visait à flécher les certificats d'économie d'énergie (CEE) vers le secteur de la mobilité. Introduit en commission au Sénat, il a été supprimé en commission à l'Assemblée nationale.

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat modifiait substantiellement les objectifs du dispositif des certificats d'économies d'énergie, en ajoutant à l'objectif initial de réduction de la consommation d'énergie finale, un second objectif de réduction de la consommation d'énergies fossiles. Dès lors, les projets qui auraient pu être financés avec des CEE auraient été beaucoup plus nombreux, puisqu'ils auraient pu notamment inclure des actions de conversion des flottes, avec des énergies pas ou peu carbonées, mais aussi le financement du déploiement de bornes de recharge électrique ou de stations de ravitaillement des véhicules en gaz ou en hydrogène, exemples qui figurent au demeurant dans le corps de l'article. Ces différentes actions ne permettaient pas de garantir une réduction globale de la consommation d'énergie (contrairement au mécanisme actuel des CEE), mais visaient à décarboner la consommation d'énergie.

Par ailleurs, ce nouvel article énumérait la liste des secteurs qui peuvent bénéficier d'actions au titre des CEE, à savoir les secteurs résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports et des réseaux. De surcroît, en séance publique, le Sénat avait adopté un amendement visant à mentionner explicitement les « solutions de mobilité innovante comme les routes solaires » parmi les actions éligibles aux certificats d'économies d'énergie.



## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'article a été supprimé en commission pour plusieurs raisons. En premier lieu, il risquait de détourner le dispositif des CEE de sa finalité première, qui est de réaliser des économies d'énergie. Il existe par ailleurs d'autres dispositifs de soutien pour inciter au verdissement des flottes. En dressant une liste des usages autorisés des certificats d'économies d'énergie, la rédaction du Sénat présentait également le risque d'*a contrario* s'agissant des secteurs non mentionnés. Enfin, le secteur de la mobilité était très largement mentionné dans la nouvelle rédaction de l'article, alors que les CEE couvrent une diversité de dispositifs, allant des économies d'énergie dans l'agriculture à celles réalisées dans le bâtiment.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a maintenu la suppression de cet article.

### *Article 25 ter*

(article L. 151-31 du code de l'urbanisme)

### **Suppression du renvoi à un décret permettant de réduire les obligations de construction de places de parking**

Adopté par la commission sans modification

Cet article a été créé à l'Assemblée nationale en commission, en première lecture. Il supprime le renvoi à un décret prévu à l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme.

Ce dernier article, créé par l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015, permet aux constructeurs d'immeubles neufs de réduire de 15 % le nombre d'emplacements de stationnement prévus par le règlement du plan local d'urbanisme, en échange de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage. Toutefois, cette possibilité était conditionnée à l'adoption d'un décret d'application qui n'a jamais été publié. La suppression de ce renvoi permettra donc de rendre l'article L. 151-31 précité d'application directe.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

### CHAPITRE III

## **Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion**

### *Article 26 AA*

#### **Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article, introduit en commission, en première lecture, à l'initiative du rapporteur, vise à donner une perspective et des objectifs de long terme en matière de décarbonation du secteur des transports terrestres, afin de permettre aux professionnels concernés d'investir dans la durée, aux chercheurs de travailler aux évolutions technologiques dans un environnement stable et au grand public de s'habituer progressivement à de nouvelles perspectives en matière de choix de véhicules.

Les objectifs établis par cet article sont les suivants :

– la montée en puissance des véhicules à faibles et très faibles émissions à échéance 2030, dans la continuité des objectifs fixés au niveau européen <sup>(1)</sup> ;

– la fin de la vente de tous les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs qui utilisent de l'énergie fossile (essence, diesel et gaz naturel), au plus tard en 2040, en cohérence avec le plan Climat présenté par le Gouvernement le 6 juillet 2017. Si plusieurs pays européens se sont positionnés en ce sens, la France serait le premier à l'inscrire dans la loi ;

– une décarbonation complète du secteur des transports terrestres. Cet objectif est cohérent avec le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie et avec le projet de loi relatif à l'énergie et au climat qui prévoit de parvenir à la neutralité carbone à cette date. Par un amendement proposé par M. Bruno Duvergé en séance publique, il a été précisé que cette décarbonation s'entendait sur le fondement d'une analyse du cycle de vie de l'énergie concernée, ce qui permet notamment d'inclure les biocarburants.

Il incombera à l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) de rédiger un rapport d'évaluation tous les cinq ans, afin de s'assurer que la trajectoire prévue est tenue dans la durée. Ce dernier donnera lieu à un débat en séance publique.

En nouvelle lecture, la commission a adopté un amendement rédactionnel proposé par le rapporteur.

---

(1) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

*Article 26 ABA*

**Habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance  
en matière de verdissement des flottes publiques**

Adopté par la commission avec modifications

Complémentaire à l'article 26 AC, qui fixe une trajectoire de verdissement pour les flottes publiques, cet article, créé en séance à l'Assemblée nationale en première lecture, habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour en préciser la portée.

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Les trajectoires en matière de verdissement des flottes publiques sont déterminées par les articles L. 224-7 (véhicules légers) et L. 224-8 (véhicules de plus de 3,5 tonnes) du code de l'environnement. Ces derniers prévoient des obligations d'acquisition ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions pour l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements et les entreprises nationales. Ces catégories de véhicules sont définies par la voie réglementaire <sup>(1)</sup>.

Par ailleurs, la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie fixe de nouvelles obligations à l'échelle européenne. Elle concerne tant les véhicules légers que les véhicules lourds. Son champ est large puisqu'il porte sur l'ensemble des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Les éléments les plus structurants de la directive ont été transposés par un amendement du rapporteur créant l'article 26 AC, s'agissant en particulier des objectifs de verdissement des flottes de véhicules légers. À titre complémentaire, le présent article habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour transposer les autres dispositions de la directive, s'agissant en particulier des obligations de verdissement portant sur :

– les véhicules lourds ;

---

(1) Décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application du premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ; décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions ; décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes.

– les véhicules utilisés dans le cadre de contrats de services conclus par les entités publiques.

L’habilitation vaudra pour une durée de vingt-quatre mois, le projet de loi de ratification devant être déposé dans un délai de trois mois à compter de la publication de l’ordonnance.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel sur proposition du rapporteur.

#### *Article 26 AB*

(chapitre VIII [nouveau] du titre II du livre III du code de la route)

#### **Message obligatoire accompagnant les publicités pour les véhicules terrestres à moteur**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit en commission à l’Assemblée nationale en première lecture, impose un message promotionnel en faveur des mobilités actives (qui sont définies à l’article 22 du présent projet de loi comme l’ensemble des mobilités pour lesquelles la force motrice humaine est nécessaire), des mobilités partagées (telles que le covoiturage) et des transports en commun, dans l’ensemble des publicités en faveur des véhicules terrestres à moteur, à l’exclusion, bien entendu, de celles qui constituent des mobilités actives (comme le vélo ou la trottinette, qu’ils soient électriques ou non).

Ce dispositif incitatif prend exemple sur ceux créés au cours des dernières années, s’agissant par exemple des économies d’énergie<sup>(1)</sup> ou des boissons sucrées et produits alimentaires manufacturés<sup>(2)</sup>. Il n’a pas vocation à être négatif à l’encontre des véhicules à moteur, mais à faire la promotion d’autres types de mobilités.

Le message diffusé, ainsi que les modalités de diffusion, seront précisés par un décret.

En nouvelle lecture, la commission a adopté, sur proposition du rapporteur, un amendement rédactionnel.

---

(1) 3° du II de l’article L. 224-1 du code de l’environnement et décret n° 2006-1464 du 28 novembre 2006 relatif à la promotion des économies d’énergie dans les messages publicitaires des entreprises du secteur énergétique.

(2) Article L. 2133-1 et R. 2133-1 du code de la santé publique.

*Article 26 AC*

(article L. 224-7 du code de l'environnement, articles L. 141-5 et L. 152-12 du code de l'énergie et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte)

**Obligation d'acquérir des véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article a été introduit en séance publique en première lecture, à l'initiative du rapporteur et de M. Jean-Marc Zulesi. Il renforce les obligations de verdissement des flottes publiques s'agissant des véhicules légers.

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 224-7 du code de l'environnement, issu de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, fixe des obligations d'acquisition et d'utilisation des véhicules à faibles émissions pour les personnes publiques (État, établissements publics, entreprises nationales, collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales). Ces obligations portent sur :

– 50 % au moins des renouvellements pour l'État et ses établissements publics ;

– 20 % au moins des renouvellements pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales.

Les véhicules utilisés pour des missions opérationnelles ne sont pas concernés par ces obligations.

La notion de véhicules à faibles émissions a été précisée à l'article D. 224-15-11 du code de l'environnement : sont concernés les véhicules qui émettent au plus 60 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

Par ailleurs, la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie renforce les obligations applicables. En effet, elle prévoit :

– 37,4 % au moins de véhicules à faibles émissions (entendus comme les véhicules émettant moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre) pour les renouvellements intervenant du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 ;

– 37,4 % au moins de véhicules à très faibles émissions (entendus comme les véhicules n'émettant pas de CO<sub>2</sub>) pour les renouvellements intervenant du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2030.

Ces taux concernent l'ensemble des entités publiques, sans que leur part respective de contribution à l'atteinte de ces objectifs soit déterminée.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article vise à aménager la rédaction de l'article L. 224-7 du code de l'environnement pour transposer les nouvelles obligations européennes pour les véhicules légers. Pour les autres types de véhicules, le Gouvernement a été habilité à légiférer par ordonnance à l'article 26 ABA.

Ainsi, l'État et ses établissements publics voient leur obligation d'acquisition ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions maintenue à 50 %. S'agissant des collectivités et de leurs groupements, ainsi que des entreprises nationales, l'obligation s'accroîtra à 30 % à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Dès lors, selon les estimations du ministère des transports, le taux global de verdissement des flottes devrait permettre d'atteindre celui de 37,4 % prévu par la directive européenne.

Par ailleurs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les véhicules à très faibles émissions devront représenter au moins 37,4 % des renouvellements des parcs publics. Ce taux a vocation à s'appliquer de manière unilatérale à toutes les personnes publiques

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Sur proposition du rapporteur, la commission a rétabli le renvoi à un décret pour définir la notion de « véhicule à faibles émissions ».

### *Article 26 A*

(article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte)

### **Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article, introduit au Sénat en séance publique, prévoit des obligations de verdissement des flottes de véhicules pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules.

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

À l'heure actuelle, les entreprises ne sont pas concernées par les obligations de verdissement des flottes, à l'exception des loueurs de véhicules et des exploitants de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur<sup>(1)</sup>.

Afin de favoriser le recours à des mobilités plus propres, d'encourager au développement de cette filière industrielle et de faciliter l'acquisition de véhicules à faibles émissions sur le marché secondaire, le Sénat avait prévu d'imposer aux entreprises qui gèrent une flotte de plus de cent véhicules un objectif de 10 % d'acquisition ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions, avant 2025.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a adopté des amendements qui ont profondément réécrit l'article 26 A. En effet, ces amendements ont introduit une progressivité des objectifs de renouvellement des flottes en véhicules à faibles émissions, avec les paliers suivants :

- 10 % du renouvellement des flottes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 ;
- 20 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 ;
- 35 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027 ;
- 50 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

L'Assemblée a précisé la rédaction de l'article en séance publique, en adoptant un amendement consolidant le décompte des véhicules pris en compte à l'échelle du groupe. Ainsi, il ne sera pas possible de transférer des véhicules aux filiales pour s'exonérer de l'obligation de verdissement des flottes.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement rédactionnel et un amendement de coordination, à l'initiative du rapporteur.

---

(1) VI et VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

*Article 26 B*

(article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement)

**Taux minimal de véhicules à faibles émissions  
pour les centrales de réservation**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article impose des obligations de verdissement des flottes de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur mises en relation par les plateformes de réservation.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le texte adopté par le Sénat prévoyait d'accroître les obligations d'acquisition de véhicules à faibles émissions imposées aux loueurs de véhicules, aux exploitants de taxis et de véhicules avec chauffeur (VTC), en portant ce taux minimal de 10 % à 20 % à compter de 2020 <sup>(1)</sup>.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article a été réécrit en séance publique à l'Assemblée nationale, sur proposition du rapporteur, de M. Jean-Marc Zulesi et de M. Bruno Duvergé afin :

– d'exclure les loueurs de véhicules, qui sont déjà concernés par l'article 26 A du projet de loi ;

– de viser non plus les exploitants de taxis et de VTC mais les centrales de réservation, ce qui permet d'englober un nombre beaucoup plus important de véhicules ;

– de prévoir un renforcement dans le temps de l'obligation, en cohérence avec les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone.

Dès lors, l'obligation pèsera sur les plateformes, qui devront mettre en relation une part croissante de chauffeurs équipés d'un véhicule à faibles émissions. Les modalités de mise en œuvre de cette obligation seront précisées par décret, en particulier le seuil de véhicules à partir duquel l'obligation s'appliquera et l'évolution du taux minimal de véhicules à faibles émissions concernés.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement de coordination du rapporteur.

---

*(1) Les obligations actuelles figurent aux VI et VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.*



*Article 26 CA*

(article L. 224-12 [nouveau] du code de l'environnement)

**Publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles  
et à très faibles émissions**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit en séance publique en première lecture, à l'initiative du rapporteur et de M. Jean-Marc Zulesi, vise à rendre publics les taux de renouvellement des flottes en véhicules à faibles et à très faibles émissions.

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

À l'heure actuelle, il n'existe aucun dispositif de contrôle du respect, par les personnes qui y sont assujetties, des obligations de verdissement des flottes. Ceci concerne tant les flottes publiques, en application des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement, que les flottes privées (loueurs et exploitants de taxis et de VTC), en application des VI et VII de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015. En particulier, aucun mécanisme de sanction n'existe en cas de non-respect de ces obligations.

Par ailleurs, si les services du ministère des transports disposent de quelques données s'agissant des flottes de l'État, aucune statistique n'est disponible pour les autres assujettis. Il n'est ainsi pas possible de savoir quel est aujourd'hui le niveau de respect des obligations légales de verdissement des flottes.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN  
PREMIÈRE LECTURE**

L'acquisition progressive de véhicules à faibles et à très faibles émissions étant un levier important dans la réduction des émissions de ce secteur d'activité, il importe de s'assurer que les obligations prévues par la loi seront respectées. Cette question est d'autant plus importante que le projet de loi d'orientation des mobilités renforce de manière substantielle ces obligations. En l'absence de mécanisme permettant de mesurer leur atteinte, le risque est grand qu'elles demeurent lettre morte ou qu'elles créent des distorsions entre les acteurs qui s'y conforment et ceux qui les ignorent.

Plutôt que d'instaurer un dispositif répressif, qui aurait pu prendre la forme d'amendes, l'Assemblée nationale a créé, en séance publique, un régime de publicité, en prévoyant qu'est rendu public, sur une base annuelle, le taux de véhicules à faibles et à très faibles émissions renouvelés l'année précédente. Ces données devront être publiées en *open data*.

Les données publiées seront très circonscrites, puisqu'il s'agira uniquement de deux taux chaque année, à partir du moment où les obligations commenceront à s'appliquer. Au plus tôt, le dispositif entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce qui laisse aux acteurs la possibilité de s'adapter. Il ne s'agit pas d'un dispositif de « *name and shame* », dans la mesure où tous les taux seront rendus publics, et non uniquement ceux des entités qui ne respectent pas leurs obligations. Dès lors, les instances qui acquièrent des véhicules à faibles émissions au-delà de leurs obligations légales pourront bénéficier de cette publicité. Afin d'éviter de créer une nouvelle contrainte administrative pour les entreprises et pour les collectivités, il serait souhaitable que cette publication soit assurée par les pouvoirs publics, à partir des données traitées par l'Agence nationale des titres sécurisés.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre trois amendements rédactionnels, la commission a adopté un amendement du rapporteur visant à préciser que les données relatives au verdissement des flottes du secteur public comme privé seraient rendues publiques par les services de l'État, ce qui permettra une publication uniformisée.

#### *Article 26 CB*

(article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition écologique pour la croissance verte)

#### **Dérogation à l'obligation de verdissement des flottes pour les véhicules utilitaires**

Adopté par la commission avec modifications

Créé par un amendement adopté en séance publique en première lecture, sur la proposition de Mme Valérie Lacroute, l'article 26 CB vise à exonérer les véhicules utilitaires des obligations de verdissement des flottes jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Cette dérogation concernerait l'ensemble des flottes privées soumises à des obligations de verdissement. Elle est motivée par l'existence d'une offre plus faible sur ce marché de véhicules à faibles émissions.

En nouvelle lecture, la commission a adopté un amendement rédactionnel du rapporteur.

*Article 26 C*

**Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article a été inséré dans le projet de loi en séance publique au Sénat. Il prévoit la remise d'un rapport, dans un délai de six mois, portant sur la décarbonation des transports aérien et maritime. La commission a adopté un amendement précisant que le rapport devrait porter à la fois sur le bilan des actions engagées et sur la stratégie retenue et ajoutant les émissions polluantes autres que les gaz à effet de serre. En séance publique, un amendement de M. Saïd Ahamada a complété cette demande de rapport s'agissant du développement des carburants marins alternatifs.

En nouvelle lecture, la commission a supprimé, sur initiative du rapporteur, la mention des biocarburants et celle des carburants marins alternatifs, afin de ne pas privilégier certaines pistes de décarbonation particulières.

*Article 26*

(articles L. 1214-2 et L. 1214-8-2 du code des transports, articles L. 2242-17, L. 3261-1, L. 3261-3, L. 3261-3-1, L. 3261-4 et L. 3261-5 à L. 3261-11 [nouveaux] du code du travail, article 81 du code général des impôts et article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale)

**Forfait mobilités durables**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article instaure un forfait « mobilités durables » afin d'encourager le recours au vélo et au covoiturage pour les déplacements domicile-travail.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 26 du projet de loi prévoit de fusionner l'indemnité kilométrique vélo et l'indemnité forfaitaire covoiturage en un « forfait mobilités durables ». Cette substitution est accompagnée de plusieurs conséquences.

Tout d'abord, la prise en charge des frais de déplacement en vélo cesse d'être kilométrique, pour devenir forfaitaire. Un seul et même forfait permettrait de couvrir tout ou partie des frais de déplacement accomplis en vélo ou en vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager d'un covoiturage. Les modalités de prise en charge de ces frais sont renvoyées au pouvoir réglementaire.

Contrairement au projet de loi initial, le texte adopté par le Sénat prévoyait que ce forfait mobilités durables puisse être cumulé, au titre d'un même mois, avec la prise en charge de l'abonnement pour les transports publics.

Enfin, l'avantage fiscal et social afférent à ce nouveau forfait est accru puisque le projet de loi prévoit qu'il s'élève à 400 € par an, l'avantage bénéficiant aux frais de carburant demeurant plafonné à 200 € par an, à l'exception des carburants « vertueux » (électricité ou hydrogène) qui bénéficient également d'un avantage jusqu'à un montant de 400 €.

Le dispositif devait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 26 a été fortement réécrit et complété en séance publique par trois amendements de M. Jean-Marc Zulesi et du Gouvernement. Dès lors, le dispositif adopté par l'Assemblée nationale est le suivant.

La mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail devient un élément de la négociation annuelle sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail pour les entreprises dans lesquelles cinquante salariés au moins sont employés sur le même site<sup>(1)</sup>. À ce titre, devra être évoquée la création du forfait mobilités durables. En l'absence d'accord, les entreprises concernées devront élaborer un plan de mobilité employeur<sup>(2)</sup>. Il sera toujours possible pour l'employeur de prendre en charge les frais de déplacement de ses salariés par décision unilatérale. Dans le secteur public, les modalités de prise en charge sont déterminées par décret.

Le champ du forfait mobilités durables en lui-même a été étendu. Il couvre les frais de déplacement à vélo, le covoiturage ainsi que le recours aux services de mobilité partagée.

Un titre spécifique sera instauré pour garantir la traçabilité de la prise en charge, par l'employeur, des frais liés à la mobilité. Intitulé « titre-mobilité », il sera dématérialisé et prépayé<sup>(3)</sup>, à l'image du dispositif existant pour le « ticket restaurant ».

Enfin, l'avantage fiscal et social lié au bénéfice de la prise en charge par l'employeur des frais de déplacement est plafonné à 400 € par an, dont au maximum 200 € pour les frais de carburant. Si le cumul des avantages entre la prise en charge des frais de déplacement personnel (carburant ou forfait mobilités durables) et le remboursement des titres de transport en commun est possible, ces avantages ne peuvent pas excéder 400 € par an. Par exception, un avantage supérieur est possible s'il est uniquement lié à la prise en charge des frais de transport en commun.

---

(1) Article L. 2242-17 du code du travail.

(2) Article L. 1214-8-2 du code des transports.

(3) Article L. 3261-5 et suivants du code du travail.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre plusieurs amendements rédactionnels, la commission a, sur proposition du rapporteur :

- permis l'imputation sur le forfait mobilités durables de titres de transport en commun acquis à l'unité (par exemple en cas de pic de pollution) ;
- tiré les conséquences rédactionnelles du caractère dématérialisé des titres-mobilité.

#### *Article 26 bis A*

#### **Habilitation à légiférer par ordonnance pour mettre en œuvre le forfait mobilités durables**

Adopté par la commission sans modification

Le présent article est issu d'un amendement du Gouvernement adopté en séance publique à l'Assemblée nationale, en première lecture. Il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de vingt-quatre mois dans deux domaines :

– la généralisation du forfait mobilités durables, qui serait rendu obligatoire. Cette décision devra être prise sur le fondement d'une évaluation du recours « spontané » au forfait mobilités durables à l'issue d'une période de dix-huit mois. Si ce dernier se révélait insuffisant, le Gouvernement pourrait ainsi le généraliser par voie d'ordonnance ;

– la possibilité d'expérimenter dans certaines régions pour une durée maximale de cinq ans la prise en charge par les employeurs d'une partie des frais de déplacement de leurs salariés.

Les projets de loi de ratification devront avoir été déposés dans un délai de trois mois à compter de la publication des ordonnances.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

#### *Article 26 bis*

(article L. 318-1 du code de la route)

#### **Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente**

Adopté par la commission sans modification

Cet article a été introduit dans le projet de loi en commission à l'Assemblée nationale en première lecture. Il rend obligatoire l'affichage, lors de

la vente de véhicules terrestre à moteur, de leur catégorie Crit’Air. Actuellement, le code de la route prévoit uniquement l’affichage de la consommation énergétique du véhicule et des méthodes de mesure de cette dernière. Or, la connaissance de la catégorie Crit’Air est importante car elle fonde la capacité du véhicule à circuler au sein des zones à faibles émissions qui sont créées par l’article 28 du projet de loi. Par ailleurs, au-delà de la consommation énergétique, et donc des émissions de gaz à effet de serre, la classification Crit’Air permet de mettre en lumière les émissions de polluants de proximité. Il s’agit donc d’une information complémentaire à celles déjà portées à la connaissance des acheteurs.

La commission n’a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

#### *Article 27*

(article L. 229-26 du code de l’environnement et articles L. 5219-1 et L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales)

### **Renforcement des plans climat-air-énergie territoriaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article renforce la dimension « qualité de l’air » des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), en étendant cette dernière aux établissements publics de coopération intercommunale comprenant plus de 100 000 habitants et en renforçant les objectifs qui leur sont assignés par la loi.

#### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le texte de l’article 27 du projet de loi tel que transmis par le Sénat renforce de plusieurs manières la lutte contre la pollution de l’air.

En premier lieu, il abaisse de 250 000 habitants à 100 000 habitants le seuil à partir duquel le PCAET d’un EPCI doit comporter un plan d’action contre la pollution de l’air. Le contenu de ce plan d’action est détaillé : il s’agit de viser une réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi importante que celle qui est prévue à l’échelle nationale, dans la perspective de respecter les normes de qualité de l’air dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025.

Par ailleurs, le plan d’action devra envisager la création d’une ou de plusieurs zones à faibles émissions (ZFE) lorsque les normes de qualité de l’air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de l’EPCI ou de la commune. Le Sénat a prévu que dans le cas particulier de la métropole du Grand Paris, ce soit cette dernière qui élabore le plan d’action et non ses établissements publics territoriaux.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a apporté plusieurs modifications au dispositif proposé :

– les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) devront être consultées avant l'adoption du plan d'action par l'EPCI concerné, afin de pouvoir apporter toute l'expertise scientifique nécessaire ;

– les objectifs fixés par les plans d'action seront des objectifs biennaux (et non plus à compter de 2025 et de 2030), de manière à pouvoir suivre plus facilement le respect de la trajectoire visée ;

– la dénomination des zones à faibles émissions a été complétée, en y adjoignant le terme de « mobilité », afin de bien marquer le fait que ces zones à faibles émissions ne portent que sur la réduction des polluants atmosphériques issus des transports terrestres ;

– les PCAET devront avoir été modifiés au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les collectivités où les normes de pollution ne sont pas dépassées et au 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour les autres collectivités.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

En séance, a été adopté un amendement de Mme Claire Pitollat, sous-amendé par le rapporteur, permettant de prendre en compte de manière spécifique, dans le plan d'action, les établissements accueillant les publics les plus sensibles, en particulier les écoles, les hôpitaux, les maisons de retraite ou les équipements sportifs.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Sur proposition du rapporteur, la commission a simplifié la procédure de révision du plan d'action air, en n'obligeant pas à réviser, par la même occasion, le PCAET.

*Article 28*

(articles L. 2213-4-1 et L. 2213-4-2 [nouveau] du code général des collectivités territoriales)

**Zones à faibles émissions mobilité**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article transforme les zones à circulation restreinte (ZCR) en zones à faibles émissions mobilité (ZFE), remaniant ainsi fortement leur régime juridique. En particulier, les ZFE sont rendues obligatoires dans les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

En l'état du droit, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale peuvent créer des zones à circulation restreinte dans lesquelles le trafic de certaines catégories de véhicules peut être restreint, voire interdit. Le présent article en change la dénomination en « zones à faibles émissions mobilité ». Surtout, il rend la création de ces dernières obligatoires dans les secteurs où les normes de pollution ne sont pas respectées et possible dans toutes les communes qui le souhaitent.

Cet article permet également de doter ces zones de dispositifs de contrôle automatisé, qui sont indispensables pour leur crédibilité et pour leur succès. Le Sénat avait choisi d'atténuer les garanties initialement prévues par le projet de loi pour garantir le respect des libertés publiques au regard du grand nombre de données qui seraient potentiellement collectées. Ainsi, trois garanties principales étaient prévues :

– le nombre total de véhicules contrôlés était limité à 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant dans la zone. Ce taux a été porté à 50 % par le Sénat ;

– le nombre de dispositifs de contrôle (fixes ou mobiles) était limité en fonction de la longueur de la voirie incluse dans la ZFE, à un ratio de 0,025 dispositif par kilomètre de voirie (soit un dispositif au plus tous les 40 kilomètres de voirie). Cette disposition a été supprimée par le Sénat ;

– le déploiement ne pouvait pas avoir pour conséquence de contrôler l'ensemble des véhicules entrant dans la ZFE ou dans une portion continue de cette zone.

À l'inverse, le Sénat a introduit deux dispositions complémentaires. D'une part, la création d'une telle zone devra être précédée d'une campagne d'information d'une durée minimale d'un mois. D'autre part, le produit des amendements devait revenir de droit à la commune concernée.



## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Outre le changement de dénomination des zones à faibles émissions, l'examen du texte en commission a permis les modifications suivantes :

– les limitations prévues par le projet de loi initial s'agissant du contrôle du respect des ZFE ont été rétablies, afin d'assurer la pleine constitutionnalité du dispositif, tout en voyant leurs modalités pratiques assouplies. Ainsi, seuls 15 % des véhicules circulant journalièrement dans la zone pourront être contrôlés et le nombre de dispositifs de contrôle par kilomètre de voirie ne pourra pas excéder 0,025. Toutefois, ces dispositifs pourront être régulièrement déplacés et il sera possible aux collectivités d'utiliser leurs mécanismes de vidéo-protection dans le cadre du contrôle de la ZFE. Par ailleurs, une souplesse a été introduite, en ne retenant, dans le pourcentage maximal de 15 % de véhicules contrôlés, que les véhicules pour lesquels le traitement automatisé consistant à consulter les fichiers nécessaires (Crit'Air et SIV) est nécessaire. Dès lors, si sur le fondement de la simple lecture de la plaque d'immatriculation du véhicule (et donc de sa date de mise en circulation), il n'y a pas de doute quant à sa possibilité de circuler dans la zone, aucune image ne sera prise et aucun traitement ne sera effectué. Par exemple, s'il existe un doute s'agissant de 30 % des véhicules entrant dans la zone, seule la moitié d'entre eux sera effectivement photographiée et contrôlée, ce qui porte le taux global de contrôle à 85 % (70 % préfiltrés + 15 % contrôlés avec photographie) ;

– la campagne d'information a été étendue à trois mois.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre des amendements rédactionnels, la commission a rectifié une erreur matérielle à l'initiative du rapporteur.

### *Article 28 bis A*

(article L. 223-1 du code de l'environnement)

### **Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution**

Adopté par la commission sans modification

À l'heure actuelle, sur le fondement de l'article L. 223-1 du code de l'environnement, le préfet a l'obligation, en cas de dépassement des seuils de pollution, d'informer le public et de prendre les mesures adaptées pour limiter les effets de ce dépassement. Ces mesures sont prises en application du plan de protection de l'atmosphère et portent sur la réduction des activités polluantes. En revanche, le préfet dispose d'une marge d'appréciation quant aux restrictions apportées à la circulation des véhicules et à la réduction des autres sources

d'émissions polluantes (industrie, agriculture, etc.), quand bien même la cause du pic de pollution serait parfaitement identifiée. En matière de circulation, ces restrictions peuvent par exemple porter sur le nombre et le type de véhicules pouvant circuler ou sur les vitesses maximales autorisées.

Le présent article, adopté en commission à l'Assemblée nationale en première lecture, vise à rendre obligatoire, en cas de pic de pollution, l'adoption de mesures de réduction des émissions, ce qui inclut la restriction ou la suspension de la circulation. Ceci ne trouverait bien entendu à s'appliquer que si la cause du dépassement réside dans les émissions des véhicules terrestres à moteur.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

*Article 28 bis B*

(article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales)

**Possibilité de créer des zones à trafic limité**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, qui permet de créer des zones à trafic limité, a été introduit en commission à l'Assemblée nationale en première lecture.

Sur le fondement de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, le maire est compétent pour restreindre ou pour interdire, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, l'accès à certaines voies à diverses catégories d'usagers ou de véhicules. Toutefois, ces restrictions ne peuvent concerner que des horaires particuliers. Le présent article permet d'étendre cette possibilité, sans la restreindre à des horaires particuliers, cette dernière pouvant ainsi devenir permanente. Dès lors, la circulation pourrait être par exemple réservée aux riverains, aux professionnels et aux transports en commun. L'objectif de cette limitation est de faciliter l'usage des mobilités actives (et notamment du vélo) et de lutter contre la pollution de l'air et contre les nuisances sonores.

En l'absence de dispositions législatives spécifiques, le contrôle du respect de ces restrictions ne pourra pas se faire de manière automatisée mais devra reposer sur des contrôles visuels.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

*Article 28 bis*

(article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales)

**Mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, qui est issu de l'examen en commission au Sénat, permet la mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités territoriales.

Si l'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales prévoit la possibilité, pour une collectivité territoriale, un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou un syndicat mixte, de partager l'utilisation de certains équipements collectifs dont il est propriétaire avec d'autres collectivités, EPCI ou syndicats mixtes, cet article ne mentionne pas le cas des flottes de véhicules. C'est cette possibilité qu'a entendu ouvrir le Sénat par l'adoption d'un amendement permettant la mutualisation des flottes de véhicules à faibles émissions.

Cette possibilité a été étendue à l'Assemblée nationale à l'ensemble des véhicules, quels que soient leurs niveaux d'émissions.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

*Article 28 ter A*

(articles L. 224-8-1 [nouveau] et L. 224-9 du code de l'environnement)

**Transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques**

Suppression maintenue par la commission

Le présent article, qui porte sur la transformation de véhicules thermiques en véhicules électriques, opération dénommée « rétrofit », a été inscrit dans le projet de loi à l'initiative du Sénat, avant d'être supprimé en commission à l'Assemblée nationale.

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté, en séance publique, un amendement visant à prévoir explicitement, au sein du code de l'environnement, que les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique sont dispensées de l'accord du constructeur, quand elles sont réalisées dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'État. L'ambition de cet article était de faciliter la conversion électrique de véhicules en bon état de marche, et ainsi de promouvoir un modèle d'économie circulaire. Par ailleurs, dans certains cas, le coût de cette transformation peut être inférieur à celui de l'acquisition d'un véhicule électrique neuf ou d'occasion.

En l'état de la réglementation, toute opération de transformation d'un véhicule à moteur thermique en véhicule électrique est soumise à deux conditions cumulatives. Le véhicule transformé doit faire l'objet, d'une part, d'une nouvelle demande de réception du véhicule, à titre isolé, afin de s'assurer qu'il respecte bien la réglementation. Cette réception doit être sollicitée auprès du préfet<sup>(1)</sup>. D'autre part, en cas de transformation d'un véhicule emportant un relèvement du poids total autorisé en charge (PTAC) ou du poids total roulant autorisé (PTRA), la réception du véhicule transformé est conditionnée à l'accord écrit du constructeur<sup>(2)</sup>. L'objectif de ce nouvel article était de lever la seconde condition.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Dans la mesure où le ministère des transports a confirmé la tenue de discussions avec les associations promouvant la transformation des voitures thermiques en voitures électriques, dans le but d'une modification de l'arrêté du 19 juillet 1954 d'ici à la fin de l'année 2019, il n'est pas paru nécessaire à la commission de maintenir cet article, qui aurait au demeurant conduit à alourdir la procédure de révision de l'arrêté, en exigeant la publication d'un décret en Conseil d'État. Il a donc été supprimé en commission.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a maintenu la suppression de cet article en nouvelle lecture.

### *Article 28 ter*

(article L. 571-10-2 [nouveau] du code de l'environnement)

### **Évaluation des nuisances sonores ferroviaires**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit à l'initiative du Sénat, complète les indicateurs de bruit visant à mesurer et à modérer les nuisances sonores liées au transport ferroviaire par la création d'indicateurs de bruit événementiel.

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Afin de compléter les indicateurs de bruit moyen actuellement existants, la commission a adopté un amendement créant un nouvel article L. 571-10-2 au sein de la section du code de l'environnement consacrée à la lutte contre le bruit des

---

(1) Article R. 321-16 du code de la route.

(2) Article 13 de l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobiles.

infrastructures terrestres de transport, pour intégrer l'intensité événementielle du bruit généré par les transports ferroviaires. Il prévoit en particulier la prise en compte, d'une part, de la fréquence du bruit, et d'autre part, de son intensité « à tout moment de la journée ou de la nuit ».

Un amendement de précision a été adopté en séance publique au Sénat qui introduit explicitement la notion d'« *indicateurs de bruit événementiel* », dont la définition devra prendre appui sur la fréquence et l'intensité des nuisances subies et qui prévoit que devra notamment être prise en compte, pour caractériser le bruit événementiel, la différence de niveau de bruit liée au passage d'un train sur l'infrastructure.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

La commission a adopté un amendement ajoutant la prise en compte de deux nouveaux critères, à savoir les vibrations dues au passage des trains et les cumuls de nuisances, en cas de bruit généré par plusieurs infrastructures de transport différentes.

Ces modifications ont été supprimées en séance par des amendements du rapporteur et de Mme Aude Luquet. En effet, la question des vibrations fait l'objet d'un article spécifique (28 *quater* A). Par ailleurs, la notion de « pic de bruit » permet d'englober toutes les situations liées au passage d'un ou de plusieurs trains.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

### *Article 28 quater A*

(article L. 571-10-3 [nouveau] du code de l'environnement)

### **Nuisances générées par les vibrations liées au transport ferroviaire**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit en séance à l'Assemblée nationale, vise à engager une réflexion sur la prise en compte des vibrations générées par les infrastructures de transport ferroviaire.

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

À l'heure actuelle, les indicateurs de bruit liés au transport ferroviaire sont des indicateurs de bruit moyen, qui ne prennent pas en considération les vibrations générées par le passage des trains.

Ainsi que l'écrivait le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dans son rapport portant sur les nuisances générées par les TGV des lignes Bretagne-Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique, « *les études nombreuses sur les vibrations émises par les circulations des trains montrent que la gêne liée au bruit peut être exacerbée si elle se cumule avec un phénomène de vibration. Il n'existe pas aujourd'hui de réglementation pour prévenir la gêne d'origine vibratoire* »<sup>(1)</sup>. Les vibrations en cause sont transmises par le sol mais également par l'air. Si le premier phénomène est relativement bien étudié et pourrait motiver, pour le CGEDD, l'édiction de normes de construction dans les plans locaux d'urbanisme, le second l'est beaucoup moins et devrait faire l'objet de recherches.

Il n'existe pas de norme réglementaire en France limitant l'exposition aux vibrations, contrairement à certains autres pays étrangers tels que l'Allemagne, la Belgique, l'Autriche, la Suisse ou le Royaume-Uni. Toutefois, de telles normes ont ponctuellement été intégrées en France aux seuils de gêne sonore de certains grands projets d'infrastructure<sup>(2)</sup>.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Alors qu'un amendement adopté en commission à l'article 28 *ter* visait à intégrer les vibrations dans les indicateurs de gêne due au bruit, le choix a été fait, en séance publique, de consacrer un article spécifique à cette question, grâce à deux amendements identiques de MM. Jean-Marc Zulesi et Jean-Noël Barrot.

Le nouvel article L. 571-10-3 qu'ils introduisent dans le code de l'environnement prévoit la réalisation d'une évaluation et la détermination d'une unité de mesure pour les vibrations liées au transport ferroviaire. Une concertation sera organisée à cette fin d'ici 2020, devant notamment conduire à la définition de seuils d'exposition aux vibrations.

---

(1) CGEDD, « *Médiation relative aux nuisances générées par les TGV auprès des riverains des lignes Bretagne-Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique* », n° 012345-01, p. 8.

(2) *Ibid.*, p. 29.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a, sur proposition du rapporteur, précisé que les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires devraient avoir été définies au 31 décembre 2020.

*Article 28 quater B*  
(article L. 130-9 du code de la route)

#### **Expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules**

Adopté par la commission avec modifications

Le présent article vise à permettre l'expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules.

#### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Les émissions sonores des véhicules terrestres à moteur sont régies par l'arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles. Ce dernier définit des plafonds d'émissions réglementaires, prévoit les conditions dans lesquelles les émissions sonores des véhicules sont testées à leur réception et fixe les obligations relatives à l'équipement des véhicules avec un « *dispositif d'échappement silencieux ne pouvant être interrompu par le conducteur en cours de route* »<sup>(1)</sup>. Il prévoit également que dans les agglomérations, « *il est interdit d'utiliser le moteur à des régimes excessifs, que ce soit au démarrage, au point fixe ou en circulation* »<sup>(2)</sup>. Par ailleurs, toute modification du système d'échappement susceptible d'accroître le bruit émis par le véhicule est prohibée<sup>(3)</sup>. Cette réglementation est elle-même issue de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur.

Les principales de ces dispositions figurent par ailleurs à l'article R. 318-3 du code de la route qui prévoit au surplus que toute infraction à ces dernières est punie d'une contravention de quatrième classe et, le cas échéant, de l'immobilisation du véhicule.

#### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Si les niveaux de bruit des véhicules sont réglementés à la mise sur le marché, il est plus difficile de s'assurer du respect de la réglementation au cours

---

(1) Articles 1<sup>er</sup> à 4 de l'arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles.

(2) Article 10 du même arrêté.

(3) Article 9 du même arrêté.

de la vie du véhicule. En effet, les silencieux permettant de réduire le bruit des véhicules peuvent voir leur efficacité diminuer avec le temps. De même, il existe des pratiques visant à désactiver les dispositifs de réduction des émissions sonores, notamment de la part de certains propriétaires de deux-roues.

Par conséquent, des contrôles peuvent être diligentés. Ils sont uniquement visuels et humains en l'état du droit et des technologies employées. Les conditions dans lesquelles ces contrôles peuvent être effectués sont prévues par l'arrêté du 18 juillet 1985 relatif au contrôle au point fixe du niveau sonore des véhicules à moteur.

Le présent article, issu d'un amendement de M. Jean-Noël Barrot adopté en séance publique, vise à permettre la réalisation de contrôles automatisés des émissions sonores des véhicules circulant sur la voie publique.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté, avec avis favorable du Gouvernement et du rapporteur, un amendement de M. Jean-Noël Barrot visant à préciser que les dispositifs de contrôle automatisé pourraient être fixes ou mobiles.

#### *Article 28 quater*

(articles L. 571-1 A [nouveau] et L. 571-1 du code de l'environnement)

#### **Droit de vivre dans un environnement sonore sain**

Adopté par la commission sans modification

Ce nouvel article a été introduit en commission à l'Assemblée nationale en première lecture. Il modifie l'intitulé du titre VII du livre V du code de l'environnement, crée un nouvel article L. 571-1 A et modifie l'article L. 571-1 du même code.

La modification apportée à l'intitulé du titre vise à la reconnaissance du bruit comme une véritable forme de « pollution » et non simplement comme une nuisance. Ainsi, l'expression « Prévention des nuisances sonores » devient « Prévention de la pollution sonore ».

Par ailleurs, le nouvel article L. 571-1 A définit un objectif de « *mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain* ». Cet objectif fait écho à l'article 1<sup>er</sup> de la Charte de l'environnement, qui dispose que « *chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé* », en déclinant cet objectif à la pollution sonore. Il mentionne également le fait que l'ensemble des acteurs concernés, et en particulier l'État, les collectivités territoriales et les personnes privées doivent concourir à cet objectif, principe qui rejoint les prescriptions de l'article 2 de la Charte de l'environnement,



qui prévoit que « *toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement* ».

Enfin, la notion de « pollution sonore » est également inscrite à l'article L. 571-1 du code de l'environnement, en tant qu'objectif des politiques de lutte contre le bruit.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

#### *Article 28 quinquies*

(article L. 112-11 du code de l'urbanisme, article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation et article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986)

#### **Information relative au bruit aérien en cas d'acquisition d'un immeuble**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit en séance à l'initiative de Mme Zivka Park, prévoit la production d'un document portant sur l'exposition au bruit dans le cadre des ventes de biens immobiliers se trouvant dans une zone régie par un plan d'exposition au bruit.

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

À l'heure actuelle, seule la location d'un bien immobilier se trouvant dans une zone de bruit doit faire l'objet d'une information du locataire. En effet, l'article L. 112-11 du code de l'urbanisme prévoit que « *le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien.* ». En revanche, une telle obligation d'information n'existe pas en cas de vente de bien immobilier localisé dans une telle zone.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article étend l'information relative à l'existence de nuisances sonores aériennes à l'acquisition d'un bien immobilier. Elle concernera tant les immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage mixte que les terrains constructibles. L'information portera notamment sur la zone dans laquelle se trouve le bien, ce qui a des conséquences sur les constructions et rénovations autorisées, ainsi que sur les obligations d'isolation acoustique<sup>(1)</sup>, et devra orienter le locataire ou

---

(1) Les zones et leur régime juridique en matière d'urbanisme sont définis par l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme.

l'acquéreur vers le plan d'exposition au bruit, que ce soit sous une forme dématérialisée ou en mairie.

Ce document portant sur l'exposition de l'immeuble au bruit aérien devra être annexé à la promesse de vente, à l'acte authentique et au contrat de location. Il sera intégré au diagnostic technique obligatoirement annexé aux actes authentiques de vente<sup>(1)</sup> ainsi qu'au dossier de diagnostic technique annexé aux contrats de location<sup>(2)</sup>.

Ces nouvelles obligations entreront en vigueur dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

#### CHAPITRE IV

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

##### *Article 29*

(articles L. 130-6 et L. 318-3 du code de la route)

#### **Habilitation à légiférer par ordonnances pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur**

Adopté par la commission sans modification

Les paragraphes I à III qui habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions aux règles nationales et européennes en matière de mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs composants et aux engins mobiles non routiers, ont été adoptés dans les mêmes termes par le Sénat et par l'Assemblée nationale.

L'Assemblée a complété cet article en commission, en première lecture, par un paragraphe IV afin d'étendre l'interdiction prévue à l'article L. 318-3 du code de la route, qui porte sur le fait de supprimer un dispositif antipollution, d'en dégrader la performance ou d'en masquer le dysfonctionnement. Actuellement, cette interdiction ne porte que sur les personnes qui réalisent de telles modifications d'un dispositif anti-pollution mais pas sur les personnes qui font réaliser cette modification. L'amendement adopté permet de sanctionner également ces agissements, qui seront punis de 7 500 € d'amende.

(1) Article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation.

(2) Article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

*Article 29 bis*

(article L. 323-1 du code de la route)

**Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules**

Adopté par la commission sans modification

Le présent article, introduit en commission à l'Assemblée nationale en première lecture, vise à garantir une indépendance complète entre le contrôle technique et les activités de commerce et de réparation automobiles. Plus précisément, il prévoit d'interdire aux exploitants de centres de contrôle technique de véhicules l'exercice d'une activité dans le commerce ou la réparation automobiles, afin de favoriser l'objectivité et l'impartialité des contrôles et leur indépendance vis-à-vis de la réparation et du commerce automobiles.

Si la rédaction actuelle de l'article L. 323-1 du code de la route est explicite en ce qui concerne les contrôleurs techniques et les autres fonctions exercées dans les réseaux de contrôle technique, aucune disposition ne clarifie la portée de cette exigence vis-à-vis des centres de contrôle technique, en particulier lorsque ceux-ci ne sont pas rattachés à un réseau. Ils peuvent dès lors cumuler les activités de contrôle technique et de réparation ou de commerce automobiles, ce qui d'une part, s'avère incohérent avec la finalité d'une objectivité des contrôles techniques et, d'autre part, crée une différence de traitement injustifiée entre les centres rattachés à un réseau et ceux qui ne le sont pas.

Aussi, cet article vise à interdire aux exploitants de centres de contrôle technique l'exercice d'une activité dans le commerce ou la réparation automobiles. Il prévoit également l'interdiction de l'agrément d'un centre de contrôle technique si la personne qui assure son exploitation a fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à l'instar de ce qui existe déjà aujourd'hui pour les contrôleurs techniques.

Ces différentes dispositions entreront en vigueur à l'issue d'un délai de deux années après l'adoption de la loi.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

*Article 29 ter*

**Rapport sur les émissions liées au transport par autocars**

Adopté par la commission sans modification

Cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale dans le projet de loi en première lecture, prévoit la remise, dans un délai d'une année à compter de la promulgation de la loi, d'un rapport élaboré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) portant sur l'impact du développement du transport en autocar sur l'environnement. Seront notamment concernées les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de proximité. Ce rapport sera remis aux commissions parlementaires compétentes en matière de transports et rendu public.

La commission n'a pas modifié cet article en nouvelle lecture.

## TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

### CHAPITRE I<sup>ER</sup> Renforcer la sûreté et la sécurité

#### Article 31

(article 39 *decies* E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 130-11 et L. 130-12 [nouveaux] L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 211-2, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 224-1, L. 224-2, L. 224-3, L. 224-7, L. 224-8, L. 224-13, L. 225-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-13, L. 234-14, L. 234-16, L. 235-1, L. 235-3, L. 325-1-2, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-2, L. 343-2 [nouveau], L. 344-1-1 [nouveau] du code de la route, articles L. 511-7 et L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal)

#### Mesures relatives à la sécurité routière

Adopté par la commission sans modification

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

#### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

Lors de l'examen du texte en commission, le Sénat a adopté des amendements identiques du rapporteur et de Mme Françoise Gatel, rapporteure pour avis de la commission des lois, qui suppriment les dispositions instituant une mesure administrative d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire. Cette mesure permettait au préfet d'interdire provisoirement à un candidat contre qui un inspecteur du permis de conduire avait porté plainte pour violence ou outrage de se représenter à l'examen. Elle visait à éviter que l'inspecteur se retrouve face au candidat avant le jugement. La durée de cette suspension était de deux mois en cas d'outrage et de six mois en cas de violence.

Le Sénat a supprimé cette disposition au motif que les agressions des inspecteurs du permis de conduire étaient rares et que le dispositif ne permettait pas d'assurer une conciliation équilibrée entre la prévention des atteintes à l'ordre public et la protection des droits et libertés constitutionnellement garantis car il faisait reposer une mesure administrative restrictive de droits sur une simple plainte et ne précisait ni les critères, ni les éléments de nature à permettre au préfet d'établir la dangerosité de la personne concernée et la menace qu'elle représente pour l'ordre public. De plus, le Sénat a supprimé le *a* du 10° qui modifiait l'article L. 225-1 du code de la route pour tirer les conséquences du 2°.

En commission, le Sénat a également adopté des amendements identiques du rapporteur et de Mme Françoise Gatel, rapporteure pour avis de la commission des lois, pour supprimer la possibilité que le texte ouvrait de faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière d'un véhicule en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, de refus de se soumettre aux tests de contrôle de l'alcoolémie et de l'usage de produits stupéfiants et de conduite sans permis de conduire. Le Sénat a considéré que cette mesure n'était pas souhaitable au regard de l'atteinte portée au droit de propriété et aux coûts associés aux opérations de mise en fourrière et qu'elle pourrait poser problème tant aux conducteurs qu'aux forces de l'ordre dans les zones où les réseaux de fourrière sont moins denses et les déplacements plus importants.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Lors de l'examen du texte en séance publique, le Sénat a adopté un amendement de M. Roger Karoutchi instituant une expérimentation autorisant les opérateurs de transports publics de voyageurs à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement permanent d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent. Cet amendement, qui a recueilli un avis favorable du rapporteur, a fait l'objet d'un avis défavorable du Gouvernement.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Outre une série d'amendements rédactionnels, la commission a adopté des amendements de fond présentés par votre rapporteure, Mme Françoise Dumas et le Gouvernement.

La commission a adopté une série d'amendements de fond de votre rapporteure. Le premier a rétabli la mesure administrative d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire supprimée par le Sénat car elle a jugé que cette mesure était nécessaire pour protéger de manière plus efficace les inspecteurs du permis de conduire d'agressions dont le nombre a augmenté ces dernières années. Les deux suivants sont revenus sur la suppression par le Sénat des possibilités ouvertes au préfet par le projet de faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules et ont étendu cette possibilité aux cas où un véhicule a été utilisé pour la commission d'une infraction réprimée par les articles R. 635-8 et R. 644-2 du code pénal relatifs aux dépôts illégaux d'ordures. Le dernier a modifié les articles L. 325-7, L. 325-8 et L. 325-9 du code de la route pour moderniser la gestion des fourrières et faciliter leur désencombrement, notamment en réduisant le délai à partir duquel les véhicules

laissés en fourrière sont réputés abandonnés et peuvent être mis en vente par les services chargés du domaine.

La commission a également adopté deux amendements de fond de Mme Françoise Dumas. Le premier a modifié l'article L. 213-2 du code de la route pour prévoir que le contrat que les professionnels du secteur de l'enseignement de la conduite remettent aux candidats au permis de conduire doit être conforme à un contrat type défini par décret en Conseil d'État, ce qui favorisera notamment la comparaison entre les prestations et les conditions qui sont proposées aux candidats. Le second a inséré un article 39 *decies* E dans le code général des impôts pour mettre en place un mécanisme de suramortissement fiscal pour l'acquisition, par les écoles de conduite, de simulateurs, ce qui devrait favoriser les progrès des élèves et permettre de faire baisser les coûts (car le coût horaire d'une heure de conduite est beaucoup moins élevé sur simulateur qu'en conditions réelles).

Enfin, la commission a adopté deux amendements de fond du Gouvernement. Le premier a supprimé l'expérimentation des caméras frontales embarquées dans les transports publics de voyageurs créée par le Sénat. Cette suppression se justifie par le fait que l'usage de caméras sur les véhicules de transports en commun qui filmeraient l'ensemble de la chaussée et de ses abords n'est ni nécessaire, ni proportionné aux objectifs que lui a assignés le Sénat et qu'il constituerait donc une atteinte trop importante aux libertés individuelles. Le second amendement du Gouvernement a autorisé l'expérimentation, dans certains départements, de la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire, qui était une des recommandations du rapport « Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée » remis par Mme la députée Françoise Dumas au Premier Ministre en février dernier. Si le bilan de l'expérimentation est positif, le Gouvernement pourra, par ordonnance, généraliser le dispositif.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Outre une série d'amendements rédactionnels, l'Assemblée a adopté des amendements identiques de votre rapporteure et de M. Jean-Marc Zulesi et les membres du groupe La République en Marche pour insérer dans le code de la route un titre relatif au signalement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation. Ce dispositif vise à empêcher, pendant une durée limitée, la rediffusion du signalement de certaines positions des forces de l'ordre en bord de route par le truchement d'outils d'aide à la conduite et à la navigation. Ce dispositif ne vise pas les contrôles de vitesse mais les contrôles relatifs à l'alcoolémie ou l'usage de stupéfiants, ou encore les contrôles relatifs à des opérations de lutte contre la criminalité (terrorisme, délinquance, enlèvement, évasions).

L'Assemblée a également adopté un amendement de Mme Françoise Dumas qui complète l'article L. 211-2 du code de la route pour instituer un livret d'apprentissage numérique qui retrace le parcours de formation des élèves des établissements d'enseignement à la conduite. Les informations qu'il comprendra permettront de mieux évaluer le niveau de préparation des candidats et leur capacité à réussir l'examen pratique ou encore de procéder à des contrôles relatifs au respect de la réglementation.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 31 sans modification.

#### *Article 31 bis A*

(articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route)

#### **Extension du dispositif de conduite encadrée**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen en commission à l'Assemblée nationale en première lecture, un amendement du Gouvernement créant un article 31 *bis* A a été adopté afin d'étendre le dispositif existant de la conduite encadrée sur véhicule léger, ouvert actuellement aux seules personnes suivant une formation professionnelle en vue de l'obtention d'un diplôme de l'Éducation nationale, aux personnes préparant un titre professionnel du ministère de l'emploi et pour développer ce dispositif pour les véhicules du groupe lourd.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

En nouvelle lecture, votre commission a adopté l'article 31 *bis* A sans modification.



*Article 31 bis B*

(article L. 3341-4 du code de la santé publique)

**Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui complète l'article L. 3341-4 du code de la santé publique pour prévoir que, dans les débits de boissons à emporter, les éthylotests doivent être proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques. Cette mesure entrera en vigueur six mois après la promulgation de la loi. Ce dispositif n'a pas été modifié en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 31 *bis* B sans modification.

*Article 31 bis C*

(article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports)

**Arrêts des autobus à la demande**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 31 *bis* C, issu d'un amendement adopté en première lecture en commission à l'initiative de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM qui a fait l'objet de deux sous-amendements de précision de votre rapporteure, introduit un article L. 3115-3-1 dans le code des transports pour inscrire dans la loi le principe selon lequel, en période nocturne, les arrêts effectués par les autobus peuvent être réalisés en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent en descendre.

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de Mme Bérange Couillard a été adopté, afin de s'assurer que les arrêts à la demande sont réalisés dans le respect des règles de circulation, prévues par le code de la route ou par les autorités en charge de la police de la circulation et du

stationnement. Cette modification permettra ainsi d'assurer la descente sécurisée des passagers.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

En nouvelle lecture, la commission a adopté un amendement de votre rapporteur qui améliore la rédaction du dispositif pour, d'une part, supprimer tout doute sur la possibilité de prévoir un dispositif de descente à la demande dans le cadre d'un service de transport exploité en régie et, d'autre part, désigner la convention devant porter les modalités locales de mise en œuvre du dispositif lorsque les services sont exploités après mise en concurrence.

### *Article 31 bis D*

(articles L. 3313-4 [nouveau] et L. 3315-4-1 du code des transports)

#### **Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement présenté par M. Damien Pichereau et les membres du groupe La République en Marche, inspiré de l'une des propositions formulées par le rapport « Véhicules utilitaires légers – Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés » remis par M. Damien Pichereau au Premier ministre en janvier 2018.

Cet amendement vise à combler les lacunes en matière de protection sociale des conducteurs de véhicules utilitaires légers (VUL). Il introduit dans le code des transports un article L. 3313-4 qui vise à contraindre l'employeur d'un conducteur de VUL à lui assurer des conditions d'hébergement compatibles avec la dignité humaine et respectueuses de sa santé. Cet article doit aussi permettre aux conducteurs de bénéficier de conditions appropriées pour prendre leurs repos, afin de préserver la sécurité routière.

Cet amendement complète l'article L. 3315-4-1 du code des transports pour prévoir qu'est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'organiser le travail des conducteurs mentionnés à l'article L. 3313-4 sans veiller à ce que ceux-ci puissent bénéficier de conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine, dans des conditions d'hygiène respectueuses de leur santé.

En séance publique, ce dispositif n'a fait l'objet que d'amendements rédactionnels de votre rapporteur.

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article 31 *bis* D sans modification.

### *Article 31 bis E*

(article L. 130-9-2 [nouveau] du code de la route)

### **Contrôle automatisé du poids des véhicules de transport routier de marchandises et de transport en commun routier de personnes**

Adopté par la commission sans modification

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 312-1 du code de la route dispose que « *sauf exceptions prévues par voie réglementaire, la norme maximale en termes de poids total autorisé en charge d'un véhicule articulé, d'un train double ou d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque est fixée à 44 tonnes pour cinq essieux* ». Les dispositions réglementaires du code des transports comportent l'interdiction de faire circuler un véhicule dont le poids réel excède le poids total autorisé en charge (PTAC), ce poids étant inscrit sur le certificat d'immatriculation du véhicule (article R. 312-1). L'article R. 312-4 précise les PTAC spécifiques à chaque catégorie de véhicules, selon le nombre d'essieux s'agissant des véhicules de transport de marchandises, et selon le type d'autocars s'agissant du transport de voyageurs.

Des sanctions sont prévues par l'article R. 312-1 pour le non-respect de cette interdiction, l'amende encourue variant selon que le PTAC est inférieur ou supérieur à 3,5 tonnes.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement, avec avis favorable de votre rapporteure, qui crée un nouvel article L. 130-9-2 dans le code de la route. Cet article vient compléter les dispositions relatives à la recherche et à la constatation des infractions (titre III du livre I<sup>er</sup> du code de la route), en créant la possibilité de recourir à des dispositifs fixes de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes, associés à des systèmes de pesage en marche de ces véhicules. Cette possibilité est donnée aux services de police et de gendarmerie, ainsi qu'aux services et agents placés sous l'autorité ou désignés par le ministre chargé des transports. La mise en œuvre de tels dispositifs de contrôle est soumise à une autorisation préfectorale.

L'objectif de ces dispositifs est de faciliter la constatation des infractions aux règles relatives au poids maximum autorisé. Le traitement des données peut comporter la consultation du système d'immatriculation des véhicules, mais ne peut porter que sur les caractéristiques techniques d'un véhicule : il ne doit pas avoir pour objet d'identifier le titulaire de son certificat d'immatriculation. Dès qu'une vérification permet de conclure que le poids maximal est respecté, les données collectées relatives au véhicule doivent être détruites. En revanche, lorsqu'un contrôle permet de constater que le poids d'un véhicule est supérieur au poids maximal autorisé, les données recueillies sont enregistrées et conservées.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 31 *bis* E sans modification.

#### *Article 31 bis*

(article L. 213-1 du code de la route)

#### **Portée départementale de l'agrément des auto-écoles**

Suppression maintenue par la commission
---

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte en séance, le Sénat a adopté trois amendements identiques de Mme Vivette Lopez, M. Patrick Chaize et M. Claude Kern qui complètent l'article L. 213-1 du code de la route pour préciser que l'agrément accordé aux auto-écoles par le préfet de département a une portée départementale. Ces amendements, qui ont fait l'objet d'un avis de sagesse du rapporteur, ont par contre fait l'objet d'une demande de retrait de la part du Gouvernement. En effet, si le Gouvernement a reconnu qu'il était nécessaire de faire évoluer les règles relatives à l'agrément pour traiter la question des auto-écoles organisées sous la forme de plateformes en ligne, il a considéré qu'il était excessif de restreindre la portée de cet agrément au département.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 31 *bis* a été supprimé par l'adoption, en commission, d'un amendement de Mme Françoise Dumas. En effet, l'Assemblée a considéré que la restriction de la portée territoriale de l'agrément des auto-écoles posait de nombreux problèmes pratiques (entrave à la mise en place de parcours pratiques chevauchant deux départements, complexification des démarches pour un exploitant désireux d'ouvrir d'autres établissements dans d'autres départements...) et qu'elle allait à l'encontre de la dynamique mise en place par la

loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques qui permet aux candidats de conclure des contrats de formation avec les écoles de conduite à distance, et non plus obligatoirement implantées dans un local.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a maintenu la suppression de l'article 31 *bis*.

#### *Article 31 ter A*

(article 230-19 du code de procédure pénale, chapitre III [nouveau] du titre III du livre VI de la première partie du code des transports)

#### **Institution d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports collectifs**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le droit comporte actuellement des lacunes qui entravent la lutte contre les pickpockets et les auteurs de violences dans les transports publics. En particulier, il n'existe pas de peine complémentaire spécifique pour ces délits, qui emporterait interdiction de paraître dans les transports en commun pour leurs auteurs.

En effet, la peine d'interdiction de paraître, qui emporte interdiction de se trouver dans certains lieux déterminés par une juridiction, ne peut être prononcée que dans deux cas : en tant que peine restrictive de liberté pouvant être prononcée à la place de l'emprisonnement (article 131-6 du code pénal) et en tant que mesure ordonnée dans le cadre de l'emprisonnement avec sursis avec mise à l'épreuve (article 132-45 du code pénal).

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Pour remédier à cette lacune et lutter plus efficacement contre les violences, les agressions sexuelles ou encore les vols commis dans les transports, l'Assemblée a adopté en séance publique un amendement du Gouvernement qui a recueilli un avis favorable de votre rapporteure. Il introduit un article L. 1633-1 dans le code des transports qui permet au juge de prononcer une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public à l'encontre des personnes ayant commis soit un crime, soit un délit prévu par le code pénal, puni d'une peine d'emprisonnement et commis en état de récidive légale, lorsque les faits ont été commis dans un véhicule affecté au

transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs.

L'interdiction de paraître est de trois ans au maximum. En cas de violation par le condamné de l'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public, celui-ci encourt, en application de l'article 434-41 du code pénal, deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende. Le respect de cette interdiction pourra être contrôlé grâce à l'inscription de cette peine au fichier des personnes recherchées prévu par l'article 230-19 du code de procédure pénale, qui est également modifié par l'amendement.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui affine la rédaction du dispositif en énumérant clairement les infractions concernées par l'interdiction de paraître, qui sont les délits de violences, d'agression sexuelle, d'exhibition sexuelle, de harcèlement sexuel, de vol et d'extorsion prévus par le code pénal.

#### *Article 31 ter*

(article L. 221-5 du code de la route)

#### **Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté deux amendements identiques de Mme Pascale Boyer et M. Guy Bricout qui modifient l'article L. 221-5 du code de la route pour substituer au délai médian, indicateur utilisé par la délégation à la sécurité routière, le délai moyen entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique du permis de conduire. Cette évolution permettra à l'autorité administrative de recourir à des agents publics ou contractuels comme examinateurs du permis de conduire dans les départements où le délai médian, et non plus moyen, est supérieur à quarante-cinq jours. Cette disposition n'a pas été modifiée en séance publique.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 31 quater*

(articles L. 1451-1, L. 1451-2 [nouveau], L. 1451-3 [nouveau] et L. 1452-4 du code des transports et article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime)

**Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui modernise les dispositions applicables aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier. Cet amendement modifie et complète le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre IV de la première partie du code des transports. En particulier, il supprime la limitation des horaires d'accès (sauf pour les domiciles et les locaux à usage d'habitation) et il permet aux agents d'effectuer des contrôles sur de nouveaux sites comme les lieux de prise en charge et de dépose de passagers et les locaux des centrales de réservation.

Cet amendement modifie également l'article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime pour permettre aux contrôleurs des transports terrestres de rechercher et constater les infractions aux dispositions législatives du code rural et de la pêche maritime relatives au transport d'animaux vivants.

Ce dispositif a seulement fait l'objet d'amendements rédactionnels en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

*Article 31 quinquies*  
**Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité  
relatifs aux bagages dans les gares**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN  
PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement de Mme Laurianne Rossi qui crée un article 31 *quinquies* demandant la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares. Ce rapport doit être remis dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi. Le dispositif a seulement fait l'objet d'un amendement rédactionnel en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 31 sexies A*  
(article L. 3116-1-1 [nouveau] du code des transports)  
**Obligation d'étiquetage des bagages dans les véhicules utilisés pour la  
fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Dans certains modes de transport, l'étiquetage des bagages est obligatoire. Par exemple, l'article 7 du décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés, prévoit que « *dans les catégories de véhicules affectés au transport public de voyageurs désignées par arrêté du ministre chargé des transports, tout bagage doit comporter de manière visible la mention des nom et prénom du voyageur* », à l'exception des effets et des menus objets qu'il conserve à sa disposition immédiate. L'article 15 du même décret prévoit que le non-respect de ces dispositions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.



## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen du texte en séance publique, l'Assemblée a adopté des amendements identiques de Mme Frédérique Tuffnell et M. Jean-Marie Sermier qui introduisent un article L. 3116-1-1 dans le code des transports pour prévoir la création d'une obligation similaire à celle existant pour les trains qui s'appliquera aux véhicules utilisés pour la fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs. Cette mesure vise à renforcer la lutte contre l'introduction frauduleuse sur le territoire national d'armes, d'explosifs, de stupéfiants, de contrefaçons et de produits de contrebande (comme le tabac et l'alcool). En effet, ces objets et produits sont fréquemment placés dans des bagages non étiquetés, ce qui rend impossible l'identification du passager qui les transporte lors d'un contrôle.

Ces amendements ont fait l'objet d'un sous-amendement de votre rapporteure qui a supprimé les dispositions renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de déterminer les sanctions pénales applicables pour non-respect de cette obligation. En effet, il a semblé à l'Assemblée disproportionné d'imposer des sanctions pénales pour un oubli d'étiquetage de bagages alors que la mise en place de cette obligation dans le transport routier est un dispositif neuf qui doit d'abord être rendu public et intégré par les usagers.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

### *Article 31 sexies B*

(article L. 3116-1-2 [nouveau] du code des transports)

**Obligation d'information des passagers utilisant les services de transport routier international sur les règles applicables au transport d'alcool, de tabac, d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes**

Adopté par la commission sans modification

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le transport transfrontalier du tabac et de l'alcool est strictement encadré. L'article 50 *octies* de l'annexe 4 du code général des impôts prévoit que les produits du tabac, les alcools et boissons alcooliques contenus dans les bagages personnels des voyageurs en provenance des pays tiers sont admis en exonération de la taxe sur la valeur ajoutée exigible lors de leur importation, dans la limite de 200 cigarettes, 100 cigarillos, 50 cigares et 250 grammes de tabac à fumer. Ces

limites maximales sont fixées pour le vin tranquille et la bière à 4 litres de vin tranquille et 16 litres de bière. Pour les alcools et boissons alcooliques autres que le vin tranquille et la bière, ces limites sont fixées à :

– 1 litre d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoolométrique de plus de 22 % en volume, ou d'alcool éthylique non dénaturé de 80 % en volume et plus ;

– 2 litres d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoolométrique n'excédant pas 22 % volume.

En application de l'article 1791 du code général des impôts, le transport illicite d'alcool est puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 750 euros et d'une pénalité dont le montant est compris entre une et trois fois celui des droits fraudés. En ce qui concerne le transport illicite de tabac, l'article 1791 *ter* du même code prévoit une amende comprise entre 1 000 euros et 5 000 euros et une pénalité dont le montant est compris entre une et cinq fois celui des droits fraudés.

Le transport de produits de consommation n'est pas le seul à faire l'objet d'une réglementation stricte. Les personnes qui transportent des espèces protégées au sens de l'article L. 411-1 du code de l'environnement doivent être en mesure de justifier à tout moment de la régularité de cette détention. L'article R. 411-6 du même code et l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées définissent les conditions dans lesquelles le préfet accorde des dérogations aux interdictions de transport de spécimens d'espèces protégées.

Cette réglementation est aujourd'hui mal connue, ce qui est d'autant plus problématique que l'on constate une montée en puissance des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs par autobus ou autocar : chaque année, 4 à 5 millions de personnes franchissent les frontières françaises par ce moyen de transport.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen en séance publique, l'Assemblée a adopté un amendement de Mme Frédérique Tuffnell introduisant dans le code des transports un article L. 3116-1-2 qui impose aux personnes fournissant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs d'informer les passagers sur les limites maximales autorisées de transport de tabacs manufacturés et de boissons alcoolisées et sur les sanctions encourues en cas de dépassement de ces limites. Cet article prévoit aussi que les passagers doivent être informés de la réglementation applicable au transport d'espèces protégées et des sanctions pénales encourues en cas d'infraction à cette réglementation.

Cet amendement a fait l'objet d'un sous-amendement de votre rapporteur qui précise la définition de la notion d'espèces protégées et à ajouter une obligation d'information sur les espèces exotiques envahissantes définies par l'article L. 411-6 du code de l'environnement

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

#### *Article 31 sexies*

(articles L. 122-5, L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle)

#### **Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement du Gouvernement qui crée un article 31 *sexies* visant à libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile, dans le but de dynamiser la compétitivité des équipementiers de la filière automobile, de favoriser la baisse des coûts pour les consommateurs et d'éviter le recours illicite à des contrefaçons pouvant présenter un risque de défaillance grave.

Cet amendement modifie l'article L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle pour prévoir que les droits conférés par l'enregistrement d'un dessin ou modèle ne s'exercent pas à l'égard d'actes visant à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque qui portent sur des pièces relatives au vitrage, à l'optique et aux rétroviseurs ou qui sont réalisés par l'équipementier ayant fabriqué la pièce d'origine. En application du III de l'article 31 *sexies*, la libéralisation des pièces de vitrage, d'optique et des rétroviseurs concernera l'ensemble des équipementiers à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, tandis que la libéralisation des autres pièces (essentiellement les pièces de carrosserie) concernera seulement les équipementiers dits « de première monte », qui fabriquent les pièces d'origine, et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

L'amendement du Gouvernement modifie également l'article L. 513-1 du code de la propriété intellectuelle pour prévoir que la durée de protection maximale de vingt-cinq ans fixée par cet article est ramenée à quinze ans pour les pièces détachées visibles pour l'automobile. Suite à l'adoption de sous-amendements identiques de Mmes Pascale Boyer et Aude Luquet, cette durée a été ramenée à dix ans. Cette mesure concerne les équipementiers autres

que ceux de première monte, auxquels la protection au titre des dessins et modèles ne sera plus opposable que pendant une durée de dix ans.

Lors de l'examen du texte en séance publique, des amendements identiques de Mme Hélène Vainqueur-Christophe et de Mme Pascale Boyer ont été adoptés pour modifier l'article L. 122-5 du code de la propriété intellectuelle qui concerne le droit d'auteur, pour prévoir une exception pour les pièces détachées qui font l'objet des mesures de libéralisation. Ce dispositif, qui entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, vise à éviter que les constructeurs automobiles ne s'appuient sur le droit d'auteur pour reconstituer un monopole dont l'article 31 *sexies* les prive déjà sur le terrain du régime de protection au titre du droit des dessins et modèles.

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 32*

(article L. 1631-5 [nouveau] du code des transports)

#### **Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et les infrastructures correspondantes**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Le Sénat a adopté des amendements d'amélioration juridique du texte, présentés par le rapporteur et la rapporteure pour avis de la commission des lois, pour encadrer plus strictement la possibilité de recourir à l'intervention d'équipes cynotechniques dans les transports publics ferroviaires ou guidés, ce qui est nécessaire car ces équipes effectuent des activités rattachables à des missions de sécurité publique alors qu'elles peuvent dépendre d'acteurs privés. En particulier, il a circonscrit leur compétence à la recherche de matières explosives (ce qui implique que les autres opérations relatives au processus de déminage continuent à relever des forces publiques) et limité leur champ d'intervention aux emprises immobilières des exploitants de transport public et des gestionnaires d'infrastructures concernés, ainsi qu'à leurs véhicules de transport, ce qui exclut toute intervention sur la voie publique. En outre, il a exclu la possibilité de procéder à la recherche d'explosifs sur des personnes physiques.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'Assemblée a adopté en séance publique des amendements de votre rapporteure qui, dans l'attente de la mise en place, par décret en Conseil d'État, d'un cadre pérenne pour la certification des équipes cynotechniques pour les environnements des transports ferroviaires et guidés, prévoient la formalisation des dispositions transitoires par un arrêté du ministre chargé des transports. Cette mesure permettra à la SNCF et à la RATP de poursuivre les expérimentations en cours.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 32 ter*

(article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs)

### **Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP**

Adopté par la commission avec modifications

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 32 *ter* a été introduit en séance au Sénat suite à l'adoption d'amendements identiques de M. Alain Fouché et Mme Michèle Vullien qui ont recueilli un avis favorable du rapporteur et du Gouvernement. Cet article autorise l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés de l'exploitant d'un service de transport, ce qui doit permettre leur emploi par l'ensemble des contrôleurs et vérificateurs dans le but d'apaiser les tensions et de sécuriser les missions des agents. Pour ce faire, il met en place un dispositif expérimental inspiré de celui créé pour la SNCF et la RATP par la loi dite « Savary ».

L'article 32 *ter* reprend le cadre d'utilisation des caméras et des images posé par l'article L. 2251-4-1 du code des transports. Il prévoit que l'expérimentation peut être mise en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour une durée de deux ans, et qu'elle fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'année suivant son entrée en vigueur, de manière à évaluer l'opportunité de son maintien.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

La commission a adopté un amendement du Gouvernement qui modifie l'article 2 de la loi dite « Savary » pour prendre en compte le fait que l'expérimentation instituée par cette loi a démarré plus tardivement que prévu. Cet amendement allonge la période d'expérimentation d'une durée de deux ans. Il habilite également le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures permettant de tirer les conséquences de l'évaluation de l'expérimentation. Lors de l'examen en séance publique, l'article 32 *ter* n'a été modifié que par une série d'amendements rédactionnels de votre rapporteure.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Du fait de l'allongement de la durée d'examen du projet de loi suite à l'échec de la commission mixte paritaire, il est nécessaire de décaler du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 1<sup>er</sup> juillet 2020 l'entrée en vigueur du dispositif et la commission a adopté un amendement de votre rapporteure en ce sens.

### *Article 32 quater*

(article L. 2241-6 du code des transports)

#### **Modalités d'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article L. 2241-6 du code des transports dispose qu'un contrevenant peut se voir interdire l'accès à un véhicule de transport et, le cas échéant, se voir enjoindre de descendre du véhicule au premier point d'arrêt ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations. En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent interdire au contrevenant l'accès du véhicule ou le contraindre à en descendre ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations. En cas de besoin, ces agents peuvent requérir l'assistance de la force publique.

Toutefois, en application du dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports, cette mesure « *ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en raison notamment de son âge ou de son état de santé* ». Cette disposition est modifiée par l'article 34 *quater* issu d'un amendement de MM. Philippe Pemezec et Roger Karoutchi déposé en séance publique et qui a recueilli un avis de sagesse du rapporteur et un avis favorable du Gouvernement. Cet article complète cet alinéa pour que, lorsqu'un contrevenant est sans domicile

fixe mais qu'un hébergement d'urgence lui a été trouvé, il soit permis de lui interdire l'accès aux véhicules de transport ainsi que de lui demander et le contraindre à descendre du véhicule au premier point d'arrêt ou à quitter les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public (mesures qui sont actuellement applicables aux seuls contrevenants qui ne sont pas considérés comme des personnes vulnérables).

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté deux amendements de Mme Aude Luquet qui viennent compléter le dispositif introduit au Sénat.

Le premier, adopté en commission, prévoit que, lorsque le plan Grand froid est mis en œuvre, il n'est pas possible de refuser à une personne vulnérable sans domicile fixe l'accès à un véhicule de transport, de la faire descendre du véhicule au premier point d'arrêt ou quitter sans délai les espaces, gares ou stations, même lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé.

Le second, adopté en séance, substitue à l'exception en faveur des personnes vulnérables faite par le dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports des dispositions qui prévoient que les mesures d'éviction sont mises en œuvre « *de façon proportionnée en tenant compte de la vulnérabilité éventuelle de la personne, en fonction de son âge ou de son état de santé* ». Il ne revient pas sur les possibilités d'éviction des personnes sans domicile fixe adoptées par le Sénat et modifiées par l'Assemblée en commission.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 32 quinquies A*  
(articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale)  
**Allongement du délai de paiement des amendes pour  
les transports en commun**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article 529-3 du code de procédure pénale prévoit que, pour les contraventions des quatre premières classes à la police des services publics de transport ferroviaire et des services de transport public de personnes, l'action publique est éteinte par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

L'article 529-4 du même code dispose que la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire et, le cas échéant, de la somme due au titre du transport. Ce versement peut être effectué au moment de la constatation de l'infraction. Il est aussi possible de l'effectuer plus tard auprès de l'exploitant. Le paiement doit alors être effectué dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction.

L'article 529-5 dudit code dispose qu'à défaut de paiement ou de protestation du contrevenant dans le délai de deux mois, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et que le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public.

Le délai de deux mois fixé par les articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale n'est pas assez long pour permettre un recouvrement correct des amendes. En effet, le croisement des données destiné à fiabiliser les adresses des contrevenants multiplie les échanges. Par ailleurs, les contrevenants en difficulté financière demandent des échéanciers de paiement des contraventions qui dépassent généralement les deux mois.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Pour remédier aux difficultés posées par la rédaction des articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale, l'Assemblée a adopté des amendements identiques de Mme Aude Luquet et M. Michel Vialay qui modifient ces articles pour faire passer de deux à trois mois le délai dont dispose le contrevenant pour payer l'amende.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.



*Article 32 quinquies B*

(articles 6 et 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche)

**Tunnel sous la Manche : préparation du *Brexit***

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

La loi n° 2019-30 du 19 janvier 2019 habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures de préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne a notamment prévu la publication d'ordonnances permettant la poursuite des flux de marchandises et de personnes à destination et en provenance du Royaume-Uni, en veillant à la garantie d'un niveau élevé de sécurité en France, et la continuité des flux de transport de passagers et de marchandises entre la France et le Royaume-Uni à travers le tunnel sous la Manche.

Sur la base de cette habilitation, a été publiée l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche. Les articles 1<sup>er</sup> à 5 de cette ordonnance sont relatifs au transport routier. L'article 6 crée dans le code des transports un chapitre relatif à la sûreté dans la partie française du tunnel sous la Manche, ce régime ayant pour objet d'empêcher l'introduction d'armes et d'objets dangereux, ainsi que l'accès de toute personne non autorisée, dans les installations, emprises et matériels directement ou indirectement liés au fonctionnement de la liaison fixe trans-Manche (nouveaux articles L. 2271-1 à L. 2271-8 du code des transports).

L'article 7 de l'ordonnance définit les modalités d'entrée en vigueur des autres articles, et son II précise, s'agissant de l'article 6, que celui-ci entrera en vigueur à la date du retrait du Royaume-Uni sans accord fondé sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne (donc dans l'hypothèse d'un « *hard Brexit* » ou sortie sans accord).

Il convient de noter que le transport ferroviaire trans-Manche relève du traité de Canterbury du 12 février 1986, traité bilatéral conclu entre la France et le Royaume-Uni et qui ne subira pas de conséquences du fait du « *Brexit* ». Ce traité a autorisé la construction et l'exploitation du tunnel par des sociétés privées concessionnaires et a donné délégation à une commission intergouvernementale (CIG) pour suivre, au nom des deux pays, l'ensemble des questions relatives à la construction et à l'exploitation de ce tunnel.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté des amendements identiques présentés par votre rapporteur et par M. Alexandre Holroyd, visant, d'une part, à ratifier l'article 6 de l'ordonnance du 6 février 2019 et, d'autre part, à abroger le II de l'article 7 de cette ordonnance. Les dispositions ratifiées de l'article 6 entreront en vigueur le lendemain de la publication de la loi d'orientation des mobilités.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 32 quinquies*

(article L. 1632-1 du code des transports)

### **Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

À l'Assemblée nationale, lors de l'examen en commission en première lecture, un amendement de Mme Aude Luquet qui crée un article 32 *quinquies* a été adopté afin de préciser :

– que les exploitants de services de transport sont responsables de l'établissement du bilan relatif aux atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs prévu par l'article L. 1632-1 du code des transports ;

– que l'Observatoire national de la délinquance dans les transports fait partie des destinataires de ce bilan.

Lors de l'examen en séance publique, un amendement de Mme Bérandère Couillard a été adopté afin que ce bilan soit rendu public, par exemple sur le site internet du ministère des transports.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 32 sexies A*

(article L. 1221-4 du code des transports)

**Formation des personnels à la prévention des violences et atteintes à caractère sexiste dans les transports publics**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 1221-4 du code des transports précise le contenu de la convention conclue entre une autorité organisatrice de la mobilité et un opérateur de transport pour l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande. Il précise notamment que cette convention « *définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes* ».

L'article L. 2251-1 du même code définit les missions des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, ainsi que les principes de leur formation initiale et continue. Il précise que la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics constitue « un axe prioritaire de leur action ». Si ces dispositions ont effectivement permis la mise en œuvre de modules de formation initiale et continue consacrés à la prévention de ces violences et atteintes, les rapporteurs sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016<sup>(1)</sup> dite « loi Savary », Mme Aude Luquet et M. Michel Vialay, ont toutefois recommandé :

– d'étendre ces actions de formation à tous les personnels de la SNCF et de la RATP, notamment ceux au contact de la clientèle ;

– d'étendre ces actions de formation aux personnels des autres opérateurs de transport.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de Mme Bérandère Couillard a été adopté afin de traduire dans la loi les recommandations de Mme Aude Luquet et de M. Michel Vialay dans leur rapport d'application de la « loi Savary ». Cet amendement précise, à l'article L. 1221-4 du code des transports, que la convention conclue entre une autorité organisatrice de la mobilité et un opérateur de transport définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et des atteintes à caractère

---

(1) Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

sexiste dans les transports publics sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers.

Cet ajout permettra ainsi de renforcer les obligations d'actions de formation à destination des agents des services de transport en matière de prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste, en les étendant à tous les agents des services de transport au contact des usagers, et non aux seuls agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP, comme le prévoit aujourd'hui l'article L. 2251-1 du code des transports.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

#### *Article 32 sexies*

#### **Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte en commission, en première lecture, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement qui habilite celui-ci à prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi portant sur la sûreté des transports terrestres et modifiant les première, deuxième et troisième parties du code des transports dans le but d'assurer, à droit constant, la cohérence des dispositions contenues dans le titre III du livre VI de la première partie du code des transports, et permettre, le cas échéant, leur bonne articulation avec celles d'autres codes. Une telle mesure est nécessaire car, au fil des années, la lisibilité de ces titres s'est altérée du fait de la superposition des textes. Ces dispositions n'ont fait l'objet d'aucune modification en séance publique.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 33*

(articles L. 1264-2, L. 2241-1 et L. 2251-1-2 du code des transports)

**Adaptation du périmètre d'intervention du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

En commission, le Sénat a apporté trois modifications au texte, à l'initiative du rapporteur. La première aligne les dispositions relatives à la sûreté des réseaux de surface sur celles relatives aux réseaux souterrains et permet au GPSR d'intervenir non seulement dans les véhicules, mais aussi aux arrêts et dans les stations du réseau de surface. La deuxième autorise les exploitants de services de transport à faire eux-mêmes appel aux services du GPSR. La troisième renforce la transparence des tarifs des prestations de sûreté fournies par le GPSR pour encourager une gestion optimale de ce service. Elle prévoit que la RATP publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté et que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) émet un avis conforme sur cette tarification. De plus, elle permet à l'ARAFER d'accéder à la comptabilité de la RATP et d'effectuer des audits ou de commander des audits externes pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. Les dispositions relatives à l'ARAFER entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

En séance publique, le Sénat a adopté des amendements identiques de Mme Michèle Vullien et MM. Alain Fouché et Frédéric Marchand qui ont recueilli un avis favorable du rapporteur et du Gouvernement. Ils ajoutent les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant à la liste des personnes chargées de dresser des procès-verbaux constatant certaines infractions (telles que les infractions aux règles de police du transport ferroviaire ou guidé), ce qui permet de couvrir le cas de la sous-traitance de ces activités.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de son examen à l'Assemblée, l'article 33 a seulement fait l'objet d'un amendement rédactionnel de votre rapporteure, qui a été adopté en commission.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

#### *Article 33 bis AA*

(articles L. 2251-2 et L. 2251-6 du code des transports)

#### **Possibilité de réaliser une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents GPSR et SUGE**

Adopté par la commission sans modification

#### I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 2251-2 du code des transports dispose que les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ne peuvent être affectés ou maintenus dans ces services s'ils ont :

– fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ;

– fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

– commis des actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données à caractère personnel gérés par les autorités de police, contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État.

L'article L. 2251-2 dispose en outre que l'affectation d'un agent au service interne de sécurité de la SNCF et de la RATP est subordonnée à la transmission par l'autorité administrative compétente de l'État de ses observations relatives aux trois conditions précitées. Les modalités de cette enquête sont définies par l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure. Par ailleurs, cet article permet de faire réaliser l'enquête alors qu'une personne a déjà été affectée à un service de sécurité. Toutefois, cet article n'indique pas qui peut demander l'enquête.

#### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Pour remédier à la lacune de la rédaction de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, l'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement de Mme Valérie Lacroute qui a fait l'objet de sous-amendements rédactionnels de votre rapporteure. Le dispositif complète l'article L. 2251-2 du

code des transports pour prévoir qu'une enquête administrative peut être menée en cours d'affectation, à la demande de l'employeur ou à l'initiative de l'autorité administrative. Par ailleurs, l'article 33 *bis* AA procède à une modification de coordination à l'article L. 2251-6 du code des transports.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

#### *Article 33 bis A*

(chapitre VI [nouveau] du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports)

#### **Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen à l'Assemblée nationale en première lecture, la commission a adopté un amendement de M. Jean François Mbaye qui prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité prennent toute mesure de nature à faciliter sur leur ressort territorial la mobilité des services de secours et des forces de police.

En séance publique, l'Assemblée a adopté un amendement de Mme Valérie Lacroute qui précise la rédaction de l'article 33 *bis* A pour prévoir que c'est pour l'exercice de leurs missions que les services de secours et des forces de police bénéficient de l'obligation instituée à leur profit par l'article.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 33 ter*

(section 5 [nouvelle] du chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports)

**Dispositifs de localisation des passages à niveau  
dans les véhicules de transport collectif**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en commission un amendement de M. Jean Sol qui impose que les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes soient équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

**A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

L'Assemblée a fait évoluer la portée de l'obligation introduite par le Sénat. En commission, elle a adopté un amendement de votre rapporteure qui exempte de l'obligation introduite au Sénat les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier au sens de l'article R. 3111-1 du code des transports, c'est-à-dire les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Par ailleurs, la commission a adopté un amendement de Mme Laurence Gayte et des membres du groupe La République en Marche inspiré du rapport sur l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau remis à la ministre des transports par Mme Laurence Gayte en avril dernier. Il prévoit que l'autorité organisatrice de services publics réguliers de transport routier de personnes, notamment de transport scolaire, recherche des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou autobus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné.

**B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Outre une série d'amendements rédactionnels, l'Assemblée a adopté des amendements identiques de M. Vincent Descoeur et de M. Jean-Marie Sermier qui ont étendu le champ de l'exonération d'installation de dispositifs de localisation des passages à niveau introduite en commission. Cette exonération porte



désormais non sur les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier mais sur les moments où les véhicules sont utilisés pour un service régulier, ce qui fait entrer dans son champ les véhicules qui n'effectuent pas que des trajets réguliers. Dans ce dernier cas, l'obligation ne s'appliquera que quand ils n'effectuent pas un trajet régulier. Cet allègement des contraintes s'articule avec l'adoption de deux autres amendements identiques de M. Vincent Descoeur et de M. Jean-Marie Sermier sous-amendés par votre rapporteure qui prévoient que les dispositifs de localisation peuvent être fixes ou amovibles.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui prévoit que l'obligation d'installation de GPS entre en vigueur six mois après la publication de la loi, de manière à laisser le temps aux professionnels de mettre en place la mesure.

#### *Article 33 quater*

(article L. 1614-1 du code des transports)

#### **Diagnostics de sécurité des passages à niveau**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en commission un amendement de M. Jean Sol qui prévoit que 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 qui sont situés à l'intersection du réseau dont il a la charge et du réseau ferré national.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a adopté en commission un amendement de Mme Laurence Gayte et des membres du groupe La République en Marche qui étend la réalisation des diagnostics de sécurité aux passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne, allant donc au-delà de ceux ouverts à la circulation automobile. Cet amendement précise que ce diagnostic peut comporter des recommandations et que la structure, les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics sont déterminées par voie réglementaire. En séance publique, l'article 33 *quater* a seulement fait l'objet d'un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 33 quinquies*  
(article L. 132-7 du code de l'urbanisme)

#### **Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des SCoT et des PLU concernant des zones qui comprennent des passages à niveau**

Adopté par la commission sans modification

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En première lecture, l'Assemblée a, lors de l'examen du texte en commission, adopté un amendement de Mme Laurence Gayte et des membres du groupe La République en Marche qui prévoit que le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise d'un SCoT ou d'un PLU est également associé à l'élaboration de ces documents. Cet amendement reprend une des préconisations formulées par Mme Laurence Gayte dans son rapport d'avril 2019. Lors de son examen en séance publique, l'article 33 *quinquies* a seulement fait l'objet d'un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

### II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 33 sexies*  
(article L. 3116-8 [nouveau] du code des transports)

#### **Information des passagers des autocars sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'accident routier de Puisseguin en Gironde a mis en lumière les dangers liés au manque d'information sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation. Pour remédier à cela, l'Assemblée, en première lecture, a adopté en

séance publique un amendement de M. Florent Boudié, qui a fait l'objet de sous-amendements de votre rapporteure. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale prévoit que, dans tous les autocars, une information concernant les règles de sécurité à bord des autocars et les consignes d'évacuation en cas d'urgence doit être transmise aux passagers. Cette information indique aux passagers comment évacuer l'autocar en cas d'urgence. Elle indique aussi l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation en cas d'urgence des issues de secours et des équipements de sécurité. Ces obligations entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure qui simplifie la rédaction de l'article.

### *Article 34 bis A*

(article L. 1612-2-1 [nouveau], L. 1613-1 et L. 1613-2 du code des transports)

### **Renforcement de la sécurité des véhicules de transport guidé**

Adopté par la commission sans modification

## I. LE DROIT EN VIGUEUR

Les articles L. 1612-1 et L. 1612-2 du code des transports prévoient que, pour la réalisation de travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé, un dossier préliminaire doit être adressé à l'autorité compétente avant l'engagement des travaux. Ce dossier doit être accompagné d'un rapport sur la sécurité qui précise notamment les conditions d'exploitation au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système. Ce rapport est établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité. Les travaux relatifs aux véhicules des systèmes de transport public guidé sont exclus de ce dispositif.

En application de l'article L. 1613-1 du même code, la mise en service des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport guidés est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité compétente, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces ouvrages, systèmes ou infrastructures. En application de l'article L. 1613-2 dudit code, cette autorisation vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou de sa modification.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Mme Véronique Riotton qui introduit un article L. 1612-2-1 dans le code des transports de manière à inscrire dans la loi l'obligation de déposer un dossier de conception accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité au début de la phase de conception détaillée des véhicules de transport guidé. Cet amendement complète également l'article L. 1613-1 du code des transports pour prévoir que la mise en service de ces véhicules est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité compétente, en fonction des garanties de sécurité offertes. Il modifie également l'article L. 1613-2 du même code pour prévoir que cette autorisation vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation applicable ou de sa modification.

La mise en œuvre de ce dispositif contribuera à réduire les aléas pour les constructeurs et les porteurs de projet dans la procédure d'autorisation. En effet, elle permettra d'identifier les problèmes en amont de la phase de production.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 34 bis*

(article L. 242-1 du code de la sécurité sociale)

### **Exonération de cotisations sociales des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés**

Suppression maintenue par la commission

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 34 *bis* a été introduit en séance au Sénat par l'adoption d'un amendement de Mme Martine Berthet, qui a recueilli un avis favorable du rapporteur et un avis défavorable du Gouvernement. Il exclut de l'assiette de calcul des cotisations de sécurité sociale dues au titre de l'affiliation au régime général le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. Ces cartes sont remises par les exploitants à leurs salariés parce qu'ils peuvent être amenés à emprunter ces installations pour leur travail, et ce, quel que soit le jour de la semaine, du fait de l'irrégularité de leurs plannings. Or, ces cartes pouvant aussi être utilisées par les salariés sur leur temps de loisir, les URSSAF considèrent qu'il faut les considérer comme un avantage en nature entrant dans l'assiette des cotisations sociales.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'Assemblée a adopté, en commission, un amendement de suppression de l'article 34 *bis* présenté par le Gouvernement. L'Assemblée a considéré que lorsque la carte de libre circulation est utilisable à titre privé (par exemple sur le temps de repos ou pendant les vacances), elle constitue bien un avantage en nature qui fait partie de la rémunération du salarié. De ce fait, il est tout à fait normal qu'elle donne lieu, comme les autres éléments de rémunération, à cotisations et contributions sociales, à hauteur de l'avantage correspondant à l'économie réalisée par le salarié.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a maintenu la suppression de l'article.

### *Article 34 ter*

(article L. 1613-1 du code des transports)

### **Renforcement des règles de sécurité applicables aux cyclo-draisines**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'article L. 1613-1 du code des transports définit la liste des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport dont la mise en service est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité compétente, en fonction des garanties de sécurité offertes. Cette liste ne comprend pas les cyclo-draisines qui permettent de se déplacer sur rail avec un matériel léger mû par la seule force humaine (à l'aide de pédaaliers). Or cette activité, qui est née en 1990, connaît un essor important (le nombre de réseaux a quadruplé en une douzaine d'années). L'absence des cyclo-draisines de la liste mentionnée à l'article L. 1613-1 du code des transports est d'autant plus problématique qu'elles croisent des passages à niveau et peuvent être amenées à circuler sur les mêmes voies que des trains à vocation touristique. C'est pourquoi l'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement de votre rapporteur qui inclut les ouvrages, infrastructures et systèmes de transport dédiés exclusivement aux activités de cyclo-draisines dans la liste mentionnée à l'article L. 1613-1 du code des transports.

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté l'article 34 *ter* sans modification.

*Article 34 quater*

**Intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et  
du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public :  
habilitation à légiférer par ordonnance**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN  
PREMIÈRE LECTURE**

Lors du comité interministériel de la mer du 15 novembre 2018, il a été décidé d'engager un processus de fusion des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris pour créer, sur l'axe Seine, un système portuaire de la taille des ports du *Range Nord*.

Les trois établissements publics ont vocation à être intégrés en seul établissement public portuaire relevant de l'État, qui couvre le domaine maritime et fluvial. Cette évolution nécessite de créer une nouvelle catégorie d'établissement public qui ait un statut adapté par rapport aux règles des grands ports maritimes. Le nouvel établissement aura vocation à assurer à la fois les missions des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris, ce qui nécessitera d'adapter le cadre juridique qui lui sera applicable dans de nombreux domaines, notamment en matière de police, de navigation, de gestion du foncier, de gestion du domaine public naturel, d'exploitation, de financement, de ressources propres, de régime de droits de port, d'environnement, d'urbanisme et d'aménagement.

Une équipe de préfiguration a été mise en place pour ouvrir une phase de discussion approfondie et écrire les statuts envisagés au plus proche des attentes et des ambitions exprimées par l'ensemble des parties prenantes. La coproduction, sous le contrôle du Gouvernement, des textes nécessaires nécessite le recours à une habilitation à légiférer par ordonnance pour créer cette nouvelle catégorie d'établissement public.

C'est pourquoi l'Assemblée a adopté en séance un amendement qui habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la loi les mesures relevant du domaine de la loi pour créer ce nouvel établissement public en prenant en compte les particularités propres à chacun des établissements intégrés. Cette habilitation permet également au Gouvernement de :

– prendre toute mesure permettant de faciliter la transformation des établissements existants et la création du nouvel établissement, y compris dans le domaine fiscal ;

– adapter la législation existante, notamment en matière environnementale, domaniale, fiscale et de procédure administrative pour faciliter l’exercice des missions du nouvel établissement ;

– adapter la législation existante en matière sociale pour prendre en compte les effets de la création du nouvel établissement sur le cadre social applicable à ses salariés ;

– abroger les dispositions législatives devenues sans objet et prendre les mesures nécessaires pour assurer la cohérence rédactionnelle des textes et l’harmonisation de l’état du droit.

Le projet de loi de ratification doit être déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l’ordonnance.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l’article 34 *quater* sans modification.

### CHAPITRE II

#### **Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial**

##### *Article 35*

(articles L. 5312-11, L. 5312-14-1 [nouveau], L. 5312-18 et L. 5713-1-1 du code des transports et loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire)

#### **Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes**

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

En commission, le Sénat a adopté des amendements identiques du rapporteur et de la rapporteure pour avis de la commission des lois qui viennent apporter une série de précisions juridiques à l’article L. 5312-14-1 du code des transports créé par l’article 35. Ils concernent les conditions dans lesquelles, à la fin de la convention, le cocontractant est indemnisé par le grand port maritime pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu’il a réalisés. Ils prévoient également que, lorsque le grand port maritime ne peut pas recourir à une convention de terminal, il peut avoir recours non seulement à des concessions de services mais aussi à des concessions de travaux.

Le Sénat a également adopté, en commission puis en séance, des amendements de M. Michel Vaspert qui permettent à la commission des investissements d'être informée sur la politique du grand port maritime en matière de recours aux conventions de terminal, de services et de travaux.

Enfin, le Sénat a adopté en séance un autre amendement de M. Michel Vaspert, qui modifie la rédaction de l'article L. 5312-14-1 du code des transports pour préciser que c'est pour répondre à des besoins « spécifiques » du grand port maritime que celui-ci peut recourir à des concessions de travaux et à des concessions de services.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a modifié la rédaction de l'article 35 à l'initiative de Mmes Carole Bureau-Bonnard, Liliana Tanguy, Sophie Panonacle et Agnès Firmin Le Bodo et de M. Jean-Paul Lecoq pour préciser que les conventions de terminal peuvent prévoir que le montant de la redevance comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale générée par l'opérateur concerné, notamment lorsqu'il contribue au report modal.

L'article 35 a également été modifié en commission puis en séance à l'initiative de Mmes Sophie Panonacle, Agnès Firmin Le Bodo et Monica Michel ainsi que M. Jean-Paul Lecoq pour garantir une périodicité minimale pour la présentation à la commission des investissements des orientations du grand port maritime concernant le recours aux conventions de terminal ou aux concessions.

Enfin, l'Assemblée a adopté en séance publique un amendement de Mme Sophie Panonacle qui précise que le nouveau titulaire d'une convention de terminal ou d'une concession bénéficie de droits réels sur les immeubles ayant fait l'objet d'une indemnisation, ce qui permet de faciliter le financement de son implantation.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure.



*Article 35 bis A*

(articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports)

**Extension des possibilités d'hypothèque dans les ports**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte à l'Assemblée en première lecture, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui ouvre la possibilité d'hypothéquer un droit réel ou un bien immobilier en vue de garantir un emprunt destiné à financer la réalisation d'un autre bien sur une autre dépendance domaniale occupée par la même entité, qui bénéficierait de plusieurs titres au sein de la circonscription d'un même grand port maritime ou dans les limites administratives d'un port décentralisé.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 35 bis*

(articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports)

**Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

La perspective du *Brexit* incite certains armateurs dont une partie des navires bat pavillon britannique à rapatrier leurs navires sous pavillon français, en s'immatriculant au registre international français. Or la condition de maîtrise de la langue et de la réglementation françaises pour les capitaines et leurs suppléants posée par les articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports risque d'entraver ce processus. C'est pourquoi le Sénat a adopté en séance publique un amendement du Gouvernement qui met en place un dispositif provisoire permettant de déroger à ces règles pour une durée de deux ans suivant l'immatriculation du navire à un registre français. Il précise que les navires concernés ne peuvent être que des navires de commerce et que cette dérogation bénéficie seulement aux navires francisés qui augmentent la flotte exploitée sous pavillon français d'un armateur (elle cesse de s'appliquer si la flotte qui bénéficie de la mesure se réduit).

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de son examen à l'Assemblée en première lecture, l'article 35 *bis* a seulement fait l'objet d'une série d'amendements rédactionnels de votre rapporteure.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 36*

(ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, article L. 4272-2 du code des transports, article L. 774-2 du code de justice administrative et article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales)

### **Évolution du statut de la Société du Canal Seine-Nord Europe**

Adopté par la commission avec modifications
---

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 36 habilitait le Gouvernement à modifier par ordonnance l'ordonnance du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) pour transformer cet établissement public national en un établissement public local.

Lors de son examen au Sénat, cet article a été modifié en séance publique par un amendement de Mme Martine Filleul, qui a recueilli un avis favorable du rapporteur mais non du Gouvernement, qui a considéré qu'il était satisfait par la rédaction actuelle des articles 3 et 4 de l'ordonnance du 21 avril 2016.

L'amendement de Mme Martine Filleul précisait que l'organe délibérant de la nouvelle société doit comprendre non seulement des représentants de l'État, de VNF et des collectivités territoriales finançant le projet, mais aussi des parlementaires, comme c'est déjà le cas pour le conseil de surveillance de l'EPIC défini par l'article 3 de l'ordonnance. Il réaffirmait la nécessité du comité stratégique créé par l'article 4 de l'ordonnance et précisait que les membres de ce comité ne sont pas rémunérés et qu'aucun frais lié au fonctionnement de ce comité ne peut être pris en charge par une personne publique.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Outre un amendement rédactionnel de votre rapporteure, la commission a adopté un amendement de Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, prévoyant que la Commission européenne peut désigner un représentant au conseil de surveillance de la SCSNE mais que celui-ci n'a pas de droit de vote.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

L'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement qui remplaçant l'habilitation à légiférer par ordonnance par des dispositions législatives qui remplissent les objectifs de l'habilitation. Pour ce faire, il modifie l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016. Les principales modifications portent sur la gouvernance, le financement et les attributions de la SCSNE.

L'amendement modifie l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance pour transformer la SCSNE en un établissement public local à caractère industriel et commercial rattaché à la région Hauts-de-France et aux départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.

Par ailleurs, les articles 2, 3 et 4 de l'ordonnance sont modifiés pour adapter la gouvernance à ce changement de statut. Le directoire, qui était auparavant nommé par décret, est désormais désigné par le conseil de surveillance, en application de la nouvelle rédaction de l'article 2.

Le conseil de surveillance, qui était auparavant, en application de l'article 3, composé pour moitié au moins de représentants de l'État, est désormais composé pour moitié au moins de représentants de la région Hauts-de-France et des départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. Il comprend également des représentants de l'État (un tiers des membres du conseil de surveillance), un représentant de VNF, un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective, et au moins une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences en matière de transport ou d'aménagement du territoire. Par ailleurs, les collectivités territoriales autres que la région Hauts-de-France et les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme ainsi les groupements de collectivités territoriales qui participent au financement de la SCSNE sont représentés au conseil de surveillance. Enfin, au moins un représentant de la Commission européenne assiste au conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance est élu parmi les représentants au conseil de surveillance de la région Hauts-de-France et des départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.

Sont institués auprès du conseil de surveillance, en plus du comité stratégique déjà prévu par l'article 4 :

– une commission des contrats, qui est chargée, par ses avis, de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de contrats de travaux, de fournitures et de services ;

– un comité des engagements et des risques, qui a pour objet de suivre les conditions de réalisation et de financement du canal Seine-Nord Europe ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés.

L'article 5 de l'ordonnance, relatif au financement, a également été réécrit pour prévoir désormais qu'une convention de financement entre la SCSNE, l'État, la région Hauts-de-France et les départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme précise le montant et les conditions de leur participation et qu'elle actualise le protocole de financement existant. Il est également prévu que des conventions de financement sont signées entre la SCSNE et les autres collectivités ou groupements de collectivités financeurs.

L'article 8 de l'ordonnance prévoyait que la SCSNE pouvait acquérir des biens pour le compte de l'État, au besoin par voie d'expropriation, pour la réalisation du canal. Ces dispositions sont complétées pour lui permettre également d'acquérir, aux mêmes fins, des biens pour son propre compte. De plus, la SCSNE pourra désormais, pour le compte de l'État ou pour son propre compte, acquérir et céder de gré à gré, à des personnes de droit privé ou de droit public, des immeubles expropriés en vue de la réalisation par ces personnes d'opérations d'aménagement directement liées à l'infrastructure fluviale (par exemple des places portuaires). Enfin, des terrains pourront être cédés par la SCSNE :

– aux propriétaires ou aux gestionnaires d'infrastructures de transport routier, ferroviaire ou par canalisation existantes, pour la réalisation des modifications de ces infrastructures qui sont rendues nécessaires par la réalisation de l'infrastructure fluviale ;

– à VNF, pour lui permettre d'installer les équipements ou bâtiments directement liés à la gestion de l'infrastructure fluviale.

L'article 6 est modifié pour permettre à la SCSNE de contracter des emprunts et de disposer du produit de l'aliénation des biens meubles et immeubles qu'elle est autorisée à céder dans les nouveaux cas qui lui sont ouverts par la nouvelle rédaction de l'article 8.

Enfin, l'article 13 relatif à l'emploi par la SCSNE de personnels de VNF est abrogé et trois nouveaux articles sont créés. L'article 4 *bis* prévoit que le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes et délibérations de la SCSNE sont exercés par le préfet de la région Hauts-de-France. L'article 7 *bis* prévoit que les comptes annuels sont certifiés par un ou des commissaires aux comptes, nommés par le directoire après approbation du conseil de surveillance.

L'article 14 *bis* prévoit que la SCSNE est substituée à l'État dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public fluvial qu'il gère.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Outre un amendement rédactionnel, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure qui fait passer du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 1<sup>er</sup> avril 2020 la date butoir de mise en œuvre de l'article 36. En effet, l'évolution du calendrier de la discussion de la loi génère une incertitude sur la date de mise en œuvre de la transformation de l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe en établissement public local, qui était initialement prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et qui nécessite l'entrée en vigueur d'un décret en Conseil d'État pris après consultation des collectivités de rattachement du nouvel établissement public.

#### *Article 37*

(ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française et articles L. 5142-1, L. 5241-4, L. 5241-4-1 A [nouveau], L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5542-49 [nouveau], L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5612-1, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5782-1, L. 5785-1, L. 5785-3, L. 5792-1, L. 5795-1 et L. 5795-4 du code des transports)

#### **Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

En commission, le Sénat a adopté plusieurs amendements du rapporteur qui précisent le champ des habilitations à légiférer par ordonnance prévues par l'article 37 et qui réduisent de quelques mois le délai accordé au Gouvernement pour prendre certaines de ces ordonnances. En particulier, il a précisé que la suppression des visites périodiques de sécurité pour les navires de moins de 24 mètres ne peut concerner les navires qui transportent des passagers. En séance, le Sénat a adopté un amendement de Mme Martine Filleul qui supprime complètement cette habilitation, ce qui permet de maintenir la visite périodique de sécurité pour les navires de pêche maritime, qui font en général moins de 24 mètres. Cet amendement a recueilli un avis défavorable du rapporteur et de la ministre.

Le Sénat a adopté en commission un amendement du rapporteur qui améliore la rédaction de l'article L. 5522-2 du code des transports relatif à l'armement du navire. Il a aussi adopté un amendement du rapporteur qui réécrit l'article L. 5523-1 du même code qui définit les modalités de constatation de l'infraction mentionnée à l'article L. 5523-2 (exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions requises). Cet amendement étend la procédure de constatation des infractions à l'ensemble des infractions aux dispositions concernant les conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin, les effectifs, la veille et la nationalité des équipages, qui peuvent donner lieu à des sanctions pénales.

Enfin, le Sénat a adopté en commission un amendement du rapporteur qui met en place une expérimentation permettant au représentant de l'État territorialement compétent d'autoriser pour une durée limitée 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. En séance, le Sénat a adopté un amendement de M. Frédéric Marchand qui étend cette expérimentation à la navigation d'engins autonomes ou commandés à distance en aval du premier obstacle à la navigation des navires.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Outre une série d'amendements rédactionnels de votre rapporteur, la commission a adopté un amendement de votre rapporteur qui permet de ratifier l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française.

La commission a adopté deux amendements de M. Didier Le Gac qui précisent le champ d'habilitation autorisant le Gouvernement à mettre en place par ordonnance des dérogations aux règles applicables aux marins (notamment en matière de régime social) pour les 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. Le terme « occasionnel » a été remplacé par le terme « accessoire » dans la définition de l'habilitation et il a été indiqué que les conditions particulières prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire.

La commission a également adopté deux amendements du Gouvernement qui étendent son habilitation à légiférer par ordonnance. Le premier complète une habilitation déjà présente dans le texte pour autoriser le Gouvernement à définir les modalités de réalisation de périodes de mises en situation en milieu

professionnel à bord des navires afin de faciliter la découverte du milieu de marin. Le deuxième ajoute trois nouvelles habilitations qui concernent :

– le renforcement des modalités de sanctions applicables en cas de non-respect des règles de police en matière de navigation intérieure ;

– la transposition de la directive n° 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ;

– le renforcement des conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes.

Enfin, la commission a adopté une série d'amendements de votre rapporteure qui visent à moderniser certaines dispositions du code des transports. Le premier amendement améliore la définition de l'épave qui figure à son article L. 5142-1. Le deuxième regroupe au sein d'un même article du code les dispositions relatives aux copies des contrats des marins et aux textes légaux et conventionnels qui les régissent et autorise leur détention sous une forme numérique. Le troisième supprime l'état des services, document administratif créé par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, qui n'avait jamais été mis en place et qui était devenu inutile. Enfin, le quatrième amendement corrige une référence erronée à l'article L. 5543-5 du code des transports.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

L'Assemblée a adopté des amendements identiques de votre rapporteure et de Mme Sophie Panonacle qui visent à ratifier l'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

L'Assemblée a également adopté un amendement du Gouvernement qui modifie l'article L. 5241-4 du code des transports pour prévoir que les titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres, à l'exception de ceux délivrés pour les navires à passagers et de ceux délivrés par les sociétés de classification, sont délivrés sans limitation de durée. Cette modification permettra de supprimer le contrôle périodique systématique de certains navires (par exemple ceux utilisés pour la pêche). Cela permettra de redéployer les actions de contrôle de manière plus efficiente. Par ailleurs, cet amendement insère un article L. 5241-4-1 A dans le code des transports qui définit les conditions de prise en charge des frais de visite et de déplacement de l'administration dans le cadre du contrôle des navires. Cet amendement a fait l'objet d'un sous-amendement de votre rapporteure qui précise la rédaction du dispositif d'extension outre-mer grâce à la création de « compteurs Lifou ».

L'Assemblée a enfin adopté un amendement de M. Jean-Paul Lecoq, sous-amendé par votre rapporteure, qui insère dans le code des transports un article L. 5542-49 pour prévoir que les litiges qui peuvent surgir entre un marin et son employeur au sujet d'une sanction disciplinaire relèvent du juge judiciaire, ce qui permet d'harmoniser le contentieux social individuel des marins au sein d'une même juridiction.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté trois amendements rédactionnels et de coordination de votre rapporteure.

#### *Article 37 bis AAA*

(article 219 du code des douanes)

#### **Élargissement des possibilités de francisation des navires**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 219 du code des douanes permet de franciser des navires si leur gestion technique est assurée en France et si le gestionnaire remplit certaines conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement et est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité (dit « code ISM »). Cette dernière condition exclut du bénéfice de cette disposition les navires qui n'entrent pas dans le champ d'application du code ISM, par exemple les yachts professionnels ou encore les navires en arrêt technique de longue durée.

C'est pourquoi, lors de l'examen en première lecture, l'Assemblée nationale a adopté, en séance publique, un amendement de Mme Sophie Panonacle qui prévoit que, dans ce cas, le navire peut être francisé si le gestionnaire prouve qu'il assure depuis la France les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire. Cette mesure permet d'accroître le dynamisme et l'attractivité du pavillon français.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Voter commission a adopté l'article sans modification.



### Article 37 bis AAB

(chapitre V [nouveau] du titre III du livre IV de la partie cinquième du code des transports)

#### ***Institution d'une obligation de déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie maritime***

Adopté par la commission sans modification

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

La convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) de l'Organisation maritime internationale a été adoptée en mai 1996 et a été modifiée en avril 2010 par un protocole. Elle met en place un système d'indemnisation des sinistres en mer impliquant des SNPD, en prévoyant que le propriétaire du navire est responsable de tout dommage causé par ces substances, même s'il n'est pas en faute. Elle impose une obligation d'indemnisation par les propriétaires de navires, dont le montant est limité en fonction de la jauge du navire. Elle prévoit enfin que, si l'indemnisation est insuffisante, celle-ci est complétée grâce à un fonds qui est abondé par les contributions des réceptionnaires de SNPD en vrac.

La décision n° 2017/770 du Conseil du 25 avril 2017 a autorisé les États membres de l'Union européenne à ratifier le protocole de 2010 et les a incités à prendre les mesures nécessaires pour déposer les instruments de ratification du protocole de 2010 ou d'adhésion à celui-ci d'ici mai 2021.

Le dépôt de l'instrument de ratification devant être accompagné de la déclaration des quantités de SNPD reçues en vrac dans l'année civile précédente, la préparation de la ratification impose de mettre en place une obligation de déclaration des SNPD reçues en vrac sur le territoire français.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Pour permettre la ratification du protocole de 2010, l'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement de Mme Sophie Panonacle qui insère un chapitre V dans le titre III du livre IV de la partie cinquième du code des transports. Ce chapitre définit les obligations de déclaration des quantités de SNPD par les réceptionnaires ainsi que les mesures prises en cas de manquement à cette obligation, qui peuvent aller jusqu'à l'imposition d'une astreinte dont le montant journalier peut atteindre 1 500 euros par jour de retard.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

#### *Article 37 bis AAC*

(article L. 5542-41-1 [nouveau] du code des transports)

#### **Protection des délégués de bord en cas de licenciement**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 1235-3-1 du code du travail prévoit le déplaçonnement des indemnités dues par l'employeur en cas de nullité du licenciement d'un salarié protégé en raison de l'exercice de son mandat. Toutefois, cette disposition ne concerne que les salariés protégés mentionnés aux articles L. 2411-1 et L. 2412-1 du code du travail (délégué syndical, membre élu à la délégation du personnel du comité social et économique...). Il ne concerne pas les délégués de bord qui sont élus par les gens de mer travaillant à bord du navire et qui, en application de l'article L. 5543-2-1 du code des transports, ont pour mission :

– de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives des gens de mer relatives à l'application du livre du code des transports concernant les gens de mer et aux conditions de vie à bord ;

– d'assister les gens de mer dans leurs plaintes ou réclamations individuelles ;

– de saisir l'inspection du travail ou l'autorité maritime de toutes plaintes et observations relatives à l'application des dispositions légales et conventionnelles dont ces autorités sont chargées d'assurer le contrôle.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Jean-Paul Lecoq qui insère un article L. 5542-41-1 dans le code des transports pour permettre aux délégués de bord de bénéficier de la protection instituée par l'article L. 1235-3-1 du code du travail.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AAD*

(article L. 5543-1-1 du code des transports)

**Extension des compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

La Commission nationale de la négociation collective maritime est instituée par l'article L. 5543-1-1 du code des transports. Elle comprend des représentants de l'État, du Conseil d'État, ainsi que des représentants des organisations d'employeurs représentatives au niveau national et des organisations syndicales de gens de mer représentatives au niveau national. Elle a notamment pour mission de proposer au ministre chargé des gens de mer toutes mesures de nature à faciliter le développement de la négociation collective dans le secteur maritime et d'émettre des avis sur les projets de loi, d'ordonnance et de décret relatifs aux règles générales portant sur les relations individuelles et collectives du travail des gens de mer, ou encore sur l'extension et l'élargissement des conventions et accords collectifs relevant de sa compétence.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté en séance des amendements identiques de MM. Didier Le Gac et Jean-Paul Lecoq qui modifient l'article L. 5543-1-1 du code des transports pour étendre les compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime et en changer le nom. Cette commission, qui devient la Commission nationale de la négociation collective maritime, de l'emploi et de la formation professionnelle, est désormais également chargée d'émettre un avis sur les projets de loi, d'ordonnance et de décret dans le domaine de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue. Lorsqu'elle est consultée dans ce domaine, elle doit également comprendre des représentants des régions, des départements et des collectivités ultramarines.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AAE*

(article L. 5725-2 du code des transports)

**Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 5522-1 du code des transports dispose que l'équipage d'un navire immatriculé au registre international français doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. Par ailleurs, il prévoit que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent obligatoirement être ressortissants de l'un de ces pays.

L'article L. 5725-2 du même code définit les mesures d'adaptation de cet article à Mayotte. Ces mesures prévoient que, pour qu'un navire immatriculé à Mayotte puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français et que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Mayotte est devenue un département d'outre-mer en 2011 et, en 2014, une région ultrapériphérique qui fait partie de l'Union européenne. Pour respecter le droit européen, il est nécessaire de supprimer la réserve de nationalité prévue par l'article L. 5725-2 du code des transports. C'est pourquoi l'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement de Mme Ramlati Ali qui abroge cet article.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AA*

(section 3 [nouvelle] du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports)

**Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de cent places**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, qui prévoit qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, dans les ports de plaisance d'une capacité de plus de cent places, au moins 1 % des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an sont réservés à des navires électriques. Cette mesure doit contribuer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime en favorisant l'accueil des bateaux électriques dans les ports de plaisance. Elle n'a pas été modifiée en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AB*

(sous-section 1 [nouvelle] de la section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie et article L. 5242-24 [nouveau] du code des transports)

**Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui vise à consolider le fondement juridique de la signalisation maritime en insérant dans le code des transports une série d'articles relatifs à celle-ci. Ces articles définissent la signalisation maritime et prévoient que l'État prescrit les mesures de signalisation nécessaires, qu'il est responsable de la police de la signalisation et qu'il est autorisé à percevoir des rémunérations pour les services de signalisation qu'il rend à d'autres personnes. Enfin, ils disposent que le fait d'installer un dispositif d'aide à la navigation sans avoir obtenu l'autorisation préalable des services de l'État compétents ou en

méconnaissance des prescriptions de sécurité imposées par le référentiel technique est puni d'une amende de 3 750 euros. Cet article a fait l'objet d'amendements rédactionnels de votre rapporteure en séance publique.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

### *Article 37 bis AC*

(articles L. 5243-6, L. 5712-3, L. 5722-3, L. 5732-3, L. 5742-3, L. 5752-3, L. 5762-4, L. 5772-5, L. 5782-5 et L. 5792-5 [nouveaux] du code des transports)

### **Renforcement de l'effectivité des contrôles des navires en mer**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui vise à remédier à une lacune du dispositif de contrôle des navires en mer. Il prévoit que, lorsque l'auteur de l'infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français, le navire peut être dérouté vers une position ou un port appropriés puis immobilisé. À tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement. Ces mesures doivent permettre de garantir le paiement des amendes. Cet article a seulement fait l'objet, en séance publique, d'amendements rédactionnels de votre rapporteure.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AD*  
(articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports)  
**Clarification de la responsabilité du capitaine**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui clarifie la responsabilité du capitaine d'un navire. Il supprime de l'article L. 5412-2 du code des transports la disposition selon laquelle le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions, disposition qui n'est plus en cohérence avec l'évolution de la jurisprudence, et en particulier l'arrêt *Costedoat* de la Cour de cassation du 25 février 2000. De plus, il complète l'article L. 5531-1 du code des transports par une phrase qui prévoit que « *l'armateur fournit au capitaine les moyens nécessaires à l'exercice de cette autorité et n'entrave pas les décisions qui en relèvent* », ce qui permet de clarifier la relation entre le capitaine et l'armateur. L'article 37 bis AD n'a pas été modifié en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AE*  
(article L. 5542-48 du code des transports)  
**Extension au capitaine du dispositif de conciliation**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui étend aux capitaines de navire la procédure de conciliation en cas de litige lié au contrat de travail. L'article 37 bis AE n'a pas été modifié en séance publique.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis AF*

(articles L. 616-3-1 [nouveau], L. 645-1, L. 646-1, L. 647-1 et L. 648-1 du code de la sécurité intérieure)

**Extension des prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Dans le but de protéger les navires de la piraterie, la loi n° 2014-742 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires a autorisé le recours, à bord des navires français, à des agents employés par des entreprises privées de protection. La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a permis d'avoir recours à ces agents pour protéger les navires des menaces terroristes. Ces agents n'ont aujourd'hui ni le droit de procéder à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages, ni le droit de procéder à des palpations de sécurité. Or, du fait de la menace terroriste, il semble nécessaire qu'ils puissent bénéficier de ces prérogatives.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement de Mme Sophie Panonacle qui prévoit que, pour l'accès aux navires et à leur bord, les agents des entreprises privées de protection des navires peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. De plus, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, ils peuvent également procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.



*Article 37 bis A*

(articles L. 5232-4 et L.5232-5 [nouveau] du code des transports)

**Réforme des règles relatives au permis d'armement**

Suppression maintenue par la commission

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en séance un amendement de M. Charles Revet relatif au permis d'armement qui a recueilli un avis de sagesse du rapporteur et un avis défavorable du Gouvernement. Il insère dans le code des transports un article L. 5232-5 qui reprend les dispositions de l'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 en modifiant le niveau de jauge requis, pour le faire passer de 50 tonneaux à 200 UMS, ce qui représente 100 tonneaux dans le système de mesure utilisé pour les navires dont la longueur est supérieure à 24 mètres (*Universal Measurement System*).

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a adopté en commission un amendement de votre rapporteur pour supprimer cet article qui pose de nombreux problèmes juridiques et va à l'encontre des principes qui sous-tendent la législation relative au permis d'armement. En effet, il impose aux bateaux de plus de 200 UMS navigant exclusivement dans les estuaires d'être titulaires d'un permis d'armement, ce qui ne semble pas logique car le permis d'armement est un titre de navigation maritime. Par ailleurs, il exonère les navires professionnels de moins de 200 UMS navigant exclusivement en aval du premier obstacle à la navigation maritime, c'est-à-dire en zone maritime, de l'obligation d'un permis d'armement, ce qui entre en contradiction avec l'article L. 5232-1 du code des transports qui dispose que « *tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage comprend au moins un marin au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un permis d'armement délivré par l'autorité administrative* ».

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de l'article.

*Article 37 bis B*

(article L. 2333-41 du code des collectivités territoriales)

**Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires**

Suppression maintenue par la commission

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en séance publique un amendement de M. Laurent Lafon, qui a recueilli un avis favorable du rapporteur et un avis défavorable du Gouvernement. Cet amendement modifie l'article relatif au barème de la taxe de séjour dans le but de compenser les externalités négatives générées par la pollution atmosphérique due aux paquebots de croisière. Il supprime la fixation à 0,20 euro du barème de la nuitée dans les ports de plaisance et lui substitue un nouveau barème, applicable à tous les ports, ce qui permet d'inclure ceux qui accueillent les paquebots de croisière. Ce nouveau barème prévoit que la taxe peut être comprise entre 0,20 euro et 10 euros par nuitée.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a adopté en commission un amendement du Gouvernement qui supprime l'article 37 *bis* B. En effet, outre le fait que le plafond de 10 euros prévu par le Sénat semble disproportionné, la taxe de séjour n'est pas l'outil le plus pertinent pour lutter contre les externalités négatives sur la qualité de l'air dues aux navires de croisière. De plus, cette mesure va à l'encontre de la politique du Gouvernement visant à renforcer l'attractivité de la France et pourrait réduire les perspectives de développement de l'activité maritime et portuaire, pourvoyeuse d'emplois et de recettes fiscales pour le territoire.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de l'article.

*Article 37 bis C*

**Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en séance une série d'amendements identiques de MM. Charles Revet et Ronan Dantec et Mme Nelly Tocqueville, qui ont recueilli un avis de sagesse du rapporteur et un avis favorable du Gouvernement. Ces amendements prévoient que la France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat conclu le 12 décembre 2015 et ses engagements en matière de réduction des pollutions atmosphériques. Ils prévoient également qu'en parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie permettant d'accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone pour les navires à l'horizon 2050. Enfin, cet article prévoit que l'État doit définir un programme qui permet d'intégrer les impératifs d'accélération de la transition écologique dans la politique de renouvellement de sa flotte côtière.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui précise l'article 37 *bis* C sur deux points. Il prévoit que la France doit défendre au niveau de l'OMI une stratégie ambitieuse de réduction des polluants atmosphériques, ce qui va au-delà des émissions de gaz à effet de serre mentionnées par la rédaction issue du Sénat. Il prévoit en outre que la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 doit concerner non seulement les flottes de commerce, de pêche et de plaisance, mais aussi la flotte de transport de passagers.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

*Article 37 bis*

(article L. 4311-8 [nouveau] du code des transports)

**Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Le Sénat a adopté en commission un amendement du rapporteur qui donne une base législative au contrat d'objectifs et de performance que Voies navigables de France (VNF) signe avec l'État, ce qui permet au législateur d'en fixer les contours. Cet article prévoit notamment que ce contrat doit traiter du développement de la logistique fluviale par le report modal, du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution de VNF à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords et de la gestion hydraulique. Le contrat est conclu pour une durée de dix ans, et actualisé tous les trois ans.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de M. Jimmy Pahun qui précise la rédaction du texte issue du Sénat, en prévoyant que le contrat d'objectifs et de performance doit prendre en compte le déploiement des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs et des infrastructures de collecte et de traitement des déchets et des eaux usées.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement de M. Bertrand Pancher qui a recueilli un avis de sagesse du Gouvernement et un avis favorable de votre rapporteure et qui prévoit que le contrat d'objectifs et de performance de VNF doit inclure la stratégie de développement du tourisme fluvial sur les canaux à petit gabarit.

*Article 37 ter*

(articles L. 2111-7 et L. 3113-1-1 [nouveau] du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales)

**Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens  
du domaine public fluvial**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN  
PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement du Gouvernement qui modifie le code général de la propriété des personnes publiques et le code général des collectivités territoriales pour permettre le transfert des biens du domaine public fluvial de l'État à Voies navigables de France et donner la possibilité à un syndicat mixte ouvert de bénéficier d'un transfert en pleine propriété de ces biens à titre gratuit.

Cette mesure permet de corriger les lacunes de l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. En effet, si cet article a permis d'unifier et de sanctuariser la dévolution du foncier public au bénéfice d'un syndicat mixte ouvert et de confier l'exploitation portuaire à une société d'économie mixte à opération unique, toutefois, un syndicat mixte ouvert de ce type ne pouvait ni être propriétaire du domaine public fluvial, ni être bénéficiaire d'un transfert de propriété de ce domaine. L'article 37 *ter* a seulement fait l'objet en séance publique d'un amendement rédactionnel de votre rapporteure.

**II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article sans modification.

CHAPITRE III  
**Outils de financement, de régulation et de modernisation**

*Article 38*

(articles L. 2142-1, L. 2142-2, L. 2142-5 et L. 2142-7 du code des transports)

**Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article a pour objet la mise en conformité de plusieurs articles du code des transports (L. 2142-1, L. 2142-2 et L. 2142-5) dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport. Il s'agit, en outre, d'étendre les missions de la RATP et de ses filiales implantées en province et à l'étranger.

Un amendement du rapporteur a été adopté en commission pour réécrire le 2° du IV. Le dernier alinéa de l'article L. 2142-7 est supprimé, devenu sans objet selon les services du ministère et la RATP.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 38 a été modifié par plusieurs amendements rédactionnels de votre rapporteure.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté l'article 38 sans modification.

*Article 38 bis AA*

(articles L. 1263-1 et L. 1263-3 du code des transports)

**Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de règlement des différends**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article confirme la compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) en matière de règlement des différends entre Île-de-France Mobilités et la RATP lors de la détermination des effectifs à transférer dans le cadre des appels d'offre en cas de changement d'exploitant d'un service public de bus en Île-de-France.

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Créée en 2009, l'ARAFER est une autorité publique indépendante qui veille au bon fonctionnement du marché ferroviaire en France. Ses missions ont été étendues en 2015 au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession, faisant de l'ARAFER un régulateur de transport multimodal. L'autorité régulera également la RATP et, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2019, les aéroports français, rôle assuré jusqu'ici par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.

Toute entreprise de transport public routier de personnes, tout exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports ou tout fournisseur de services à destination des entreprises de transport public routier dans ces aménagements peut saisir l'ARAFER d'un différend dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés aux règles et conditions d'accès.

L'autorité dispose du pouvoir, conféré par la loi, de rendre des décisions contraignantes qui peuvent être assorties d'astreinte et qui précisent 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 d'accès et les conditions d'utilisation des aménagements.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus en Île-de-France, prévue par un règlement européen de 2007 puis par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009, des opérateurs privés concurrents de la RATP seront en situation de remplacer cette dernière dans l'exploitation commerciale de certaines lignes.

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit ainsi, dans ses articles 38 et 39, d'apporter des garanties aux salariés, notamment dans l'hypothèse où la RATP perdrait un contrat et où ils seraient transférés à une autre entreprise. En effet, à l'heure actuelle, rien n'a été prévu pour apporter des garanties aux salariés de la RATP qui seront affectés par ces changements éventuels d'opérateur. Il est donc prévu que l'ARAFER soit désignée comme autorité de régulation pour les conflits éventuels de transferts de personnels entre Île-de-France Mobilités et la RATP en cas de changement d'opérateur.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement visant à confier à l'ARAFER la gestion des conflits portant sur les transferts de personnel de la RATP. S'agissant d'agents à statut, le projet de loi

définit en effet les modalités de leur transfert dans l'hypothèse où un autre opérateur que la RATP exploiterait les lignes concernées.

Il est entendu que, dans ce cadre, les garanties dont disposent les salariés au titre de l'article L. 1224-1 du code du travail précisent qu'ils ne peuvent pas être licenciés et qu'ils doivent être repris par le nouvel opérateur.

Cette décision s'inscrit en cohérence avec le reste des missions confiées à l'ARAFER. En effet, celle-ci devra également, comme elle le fait déjà avec la SNCF, valider le montant des redevances de la RATP et les conditions d'accès au réseau du Grand Paris Express. En tant qu'entreprise ferroviaire, la RATP devra par ailleurs faire valider la séparation de ses comptes par l'ARAFER. L'objectif est de s'assurer qu'il existe un strict cloisonnement financier des activités du groupe qui cumule du transport subventionné (métro, bus, RER, tramway à Paris et en petite couronne), des activités concurrentielles, notamment via sa filiale RATP Dev, et des activités de gestionnaire d'infrastructure.

D'ici la fin de l'année, l'ARAFER, qui deviendra l'Autorité de régulation des transports, verra donc ses missions profondément renforcées et étendues. Il conviendra de veiller à ce qu'elle dispose des moyens matériels et humains nécessaires pour les exercer.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

La commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteure qui met à jour le nom de l'ARAFER en le remplaçant par Autorité de régulation des transports.

#### *Article 38 bis A*

(article L. 1262-5 [nouveau], section 3 *bis* [nouvelle] du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, articles L. 1264-1, L. 1264-2, L. 1264-7, L. 1264-15, L. 2131-3, L. 2131-4, L. 2132-1, L. 2132-5-1 [nouveau], L. 2132-7-1 [nouveau] et L. 2142-3, section 6 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports)

#### **Régulation par l'Autorité de régulation des transports de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 38 *bis* A a été introduit en séance au Sénat à l'initiative du Gouvernement.

Il étend tout d'abord le champ de compétences de l'ARAFER, en lui permettant de s'assurer de la mise en œuvre d'une comptabilité séparée pour les



activités en monopole et les activités placées en situation de concurrence au sein de la RATP. L'ARAFER doit également s'assurer de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris réalisée par la RATP et de sécurité interne.

Afin de garantir une rémunération appropriée des activités en monopole de la RATP, l'ARAFER a aussi été dotée du pouvoir d'émettre un avis conforme sur la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructures que la RATP propose d'inscrire dans la convention pluriannuelle qu'elle conclut avec Île-de-France Mobilités pour l'activité de gestion du réseau du métro et du RER, ainsi que pour la fixation de la tarification des prestations réalisées par la RATP au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris.

De plus, le président de l'ARAFER peut désormais être saisi pour des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dans le secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France.

En outre, l'ARAFER se voit accorder un pouvoir de règlement des différends concernant le Grand Paris sur les désaccords qui pourraient naître entre le gestionnaire d'infrastructures RATP et les opérateurs de transport.

Enfin, le plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique détenues par ses services dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi doit faire l'objet d'un avis conforme de l'ARAFER.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Lors de l'examen du texte en commission, l'article 38 *bis* A a fait l'objet d'amendements rédactionnels de votre rapporteure et a été modifié en séance par un amendement du Gouvernement. Celui-ci prévoit que l'ARAFER devra approuver les règles de la séparation comptable des activités de la RATP. Il étend les pouvoirs de l'ARAFER qui pourra sanctionner la RATP en cas de manquement à ses nouvelles obligations et recueillir des informations sur le secteur des transports collectifs urbains en Île-de-France. L'avis conforme sur le document de référence du réseau a été remplacé par un avis motivé.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

La commission a adopté deux amendements rédactionnels de votre rapporteure, notamment pour mettre à jour le nom de l'ARAFER en le remplaçant par Autorité de régulation des transports.

*Article 38 bis B*

(articles L. 1261-4, L. 1261-5, L. 1261-6, L. 1261-7, L. 1261-9, L. 1261-13 et L. 1261-14 du code des transports)

**Composition du collège de l'Autorité de régulation des transports**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit, dans son article 9, une extension des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, à travers l'attribution de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanctions, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre de l'accès aux données d'offre de mobilité. À cette fin, il est essentiel que la capacité d'intervention du régulateur et, en particulier, de son collège soit pleinement assurée.

Or, dans un contexte par ailleurs marqué par la préparation de l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire et la perspective de nouvelles missions confiées au régulateur, telles qu'elles résultent d'amendements apportés au projet de loi, cet objectif n'est pas garanti en raison :

– d'une part, des limites de l'organisation du collège de l'autorité, aujourd'hui composé de membres seulement pour partie à temps plein (seuls trois des sept membres exercent leurs fonctions à temps plein) ;

– d'autre part, des difficultés rencontrées pour désigner des membres non permanents, compte tenu des règles d'incompatibilité et des obligations de qualification requises, à plus forte raison s'agissant d'expertises ciblées et concurrentielles comme les services numériques.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Le présent article, issu d'un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, prévoit de renforcer la structure du collège, avec un passage à temps plein de l'exercice des fonctions de ses membres, et d'en resserrer la taille de sept à cinq membres. Il prévoit également de renforcer les compétences du collège en matière de services numériques puisqu'un membre au moins devra détenir une compétence particulière dans ce domaine.

Il prévoit enfin des dispositions transitoires destinées à garantir la continuité de fonctionnement du régulateur, sans porter atteinte au mandat des membres actuellement en fonction. Deux nominations de membres permanents interviendront donc dans les soixante jours suivant l'adoption de la loi, mais les

membres du collège déjà en place seront maintenus jusqu'à expiration de leur mandat, par dérogation aux dispositions du code des transports modifiées par la présente loi.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté deux amendements de votre rapporteure visant à préciser que les membres du collège autres que le président sont vice-présidents du collège de l'ARAFER, évitant ainsi la création d'un triple niveau de hiérarchie en son sein, ainsi que pour adapter l'entrée en vigueur des nouvelles règles de quorum à la réduction progressive du nombre de membres du collège de l'ARAFER.

Elle a également adopté un amendement de mise à jour du nom de l'ARAFER en Autorité de régulation des transports.

#### *Article 38 bis*

(articles L. 2171-6 et L. 2171-6-1 [nouveau] du code de la commande publique)

#### **Possibilité pour Île-de-France Mobilités de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 38 *bis*, introduit par les sénateurs lors de l'examen du texte en commission, vise à octroyer la possibilité à Île-de-France Mobilités de passer des marchés publics globaux sectoriels pour la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage de modes de transport (bus, tramway, tram-trains, métropolitain).

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de votre rapporteure a précisé les modalités de mise en œuvre d'un marché global par la Société du Grand Paris, qui pourra porter sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures du réseau de transport public dont elle est chargée au titre du réseau du Grand Paris Express. L'opérateur économique attributaire du contrat relatif à cette mission pourra désormais se voir transférer les droits et obligations issus des marchés passés par la Société du Grand Paris, avec l'accord du cocontractant concerné.

La possibilité de mise en œuvre d'un marché global par Île-de-France Mobilités a été conservée.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure visant à permettre à la Société du Grand Paris d'inclure dans ses marchés globaux des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments qui seront remis en gestion à Île-de-France Mobilités.

#### *Article 38 ter*

(article L. 1241-7-2 [nouveau] du code des transports)

#### **Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 38 *ter*, introduit lors de l'examen du texte en séance par le Sénat, précise que les dispositions du code de la commande publique relatives aux modifications du contrat de concession et à l'indemnisation du concessionnaire en cas de résiliation du contrat sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités, pour l'exploitation des lignes de métro qu'il met en concurrence. Ces contrats correspondent aux contrats de service public qu'Île-de-France Mobilités va mettre en concurrence en vue de l'exploitation des lignes de métro du Grand Paris Express.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Hormis une précision rédactionnelle apportée par votre rapporteure en commission, l'article 38 *ter* n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 38 quater*

(article L. 1241-14 du code des transports et articles 9, 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)

**Clarification des compétences entre la SGP, la RATP et IdFM dans le cadre du Grand Paris express**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

La réalisation et l'organisation du réseau du Grand Paris Express repose, aux termes de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, sur trois acteurs : la Société du Grand Paris (SGP), la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et Île-de-France Mobilités (IdFM), autorité organisatrice.

En application de la loi du 3 juin 2010, il appartient à la SGP de construire le réseau, à la RATP d'assurer la gestion technique de l'infrastructure construite et à Île-de-France Mobilités de désigner les exploitants du réseau.

L'article 7 de la loi du 3 juin 2010 énumère les éléments composant le réseau de transport public du Grand Paris, qui comprend « *la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, (et) la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion* ». Or l'article 20 de la même loi, qui définit le périmètre d'intervention de la RATP comme gestionnaire d'infrastructures, mentionne seulement « *les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7* », mais non les gares.

En l'état des textes, la SGP demeure donc gestionnaire technique des gares, y compris d'interconnexion. Elle perçoit également les recettes correspondantes issues des baux commerciaux et des messages publicitaires.

C'est afin de corriger cette anomalie que le Gouvernement a présenté un amendement en première lecture.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, le présent article propose d'exclure la gestion technique des gares du modèle de la SGP et de confier cette mission à la RATP pour le gros œuvre, clos et couvert, et à IdFM pour le second œuvre et les équipements. En cohérence avec le transfert de la compétence de la gestion des gares, le présent article transfère à Île-de-France Mobilités les recettes liées la valorisation commerciale et publicitaire en gares. Il s'agit ainsi de clarifier les compétences de chaque acteur et d'améliorer la gouvernance du projet du Grand Paris Express.

Les recettes en gares sont estimées entre 30 et 40 millions d’euros par an et les charges de maintenance et de renouvellement des gares relevant désormais du périmètre d’IDFM sont estimées entre 160 et 170 millions d’euros par an donc le financement de la SGP ne sera pas impacté négativement par cette mesure qui devrait au contraire lui permettre de dégager des ressources.

L’article précise par ailleurs que les éléments du réseau qui ne sont pas remis en gestion technique à la RATP le sont à IdFM. Cela concerne en particulier le second œuvre et les équipements des sites de maintenance et de remisage ainsi que des postes de commande centralisés. IdFM pourra ainsi déléguer cette mission à ses opérateurs de transport dans le cadre des contrats de service public qui feront l’objet d’appels d’offres à partir de 2020.

L’Assemblée a par ailleurs adopté un sous-amendement de votre rapporteure permettant à la Société du Grand Paris de passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments qui sont confiés à Île-de-France Mobilités, jusqu’à leur remise en gestion. Il permet également à la Société du Grand Paris de poursuivre la passation de marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement lorsqu’ils sont en cours d’attribution.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté deux amendements de votre rapporteure, l’un rédactionnel et le second visant à clarifier la formulation de la répartition des missions entre la RATP et Île-de-France Mobilités dans le cadre de la gestion technique des gares du Grand-Paris express.

#### *Article 38 quinquies*

(article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)

#### **Valorisation du patrimoine immobilier de la SGP via la constitution de filiales**

Adopté par la commission sans modification

Le présent article, introduit en première lecture à l’Assemblée nationale par un amendement de Mme Laurianne Rossi, a pour objet de donner à la Société du Grand Paris (SGP) la possibilité de créer ou prendre des participations dans des sociétés, notamment en apportant en nature des immeubles et des droits à construire à des partenaires de façon à pouvoir valoriser son patrimoine immobilier et récupérer ainsi une partie de la plus-value résultant de l’opération de valorisation.

## **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Le réseau du Grand Paris Express, que réalise la SGP, est notamment financé par une fiscalité affectée, à la charge des contribuables franciliens.

Aux termes de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la SGP dispose aussi de recettes propres et peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions qui lui sont confiées. Cet article précise notamment que la SGP peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

Pour autant, et bien qu'elles prévoient déjà la possibilité pour la SGP de créer des filiales, les dispositions législatives actuelles sont relativement imprécises sur la capacité de la SGP de le faire pour des opérations de valorisation immobilière.

Or, la valorisation immobilière constitue une source de recettes potentielles importante. En effet, à la fin des travaux de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ou des infrastructures de transport public dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris, cette dernière disposera d'un patrimoine immobilier devenu inutile à l'exercice de ses missions principales. Il s'agit notamment des aires de chantier dont la SGP est propriétaire. Au-dessus des gares, elle dispose d'ores et déjà de volumes comportant des droits à construire, pouvant être valorisés après acceptation d'une servitude d'appui sur les dépendances du domaine public ferroviaire que constituent les gares.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée a donc adopté, en première lecture, l'amendement de Mme Laurianne Rossi visant à compléter l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris afin de lui permettre de créer ou de prendre des participations dans des sociétés sur le fondement de la valorisation de son patrimoine immobilier. Pour réduire le niveau des prélèvements obligatoires mobilisés pour le Grand Paris Express, il importe en effet de maximiser le niveau des recettes commerciales susceptibles d'être acquises par la SGP.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 39*

(articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 1321-3, articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 [nouveaux] et chapitres VI et VII [nouveaux] du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports)

**Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens**

Adopté par la commission avec modifications

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus au 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'article 39 vise à établir, par plusieurs dispositions, une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs du secteur. Ces dispositions entreront en vigueur à la date d'ouverture à la concurrence.

Il précise tout d'abord que les dispositions du code du travail relatives à la durée du temps de travail sont désormais applicables aux salariés de la RATP concourant aux activités de gestion d'exploitation et de maintenance de services de transport par autobus.

Il prévoit qu'un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la RATP et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services de transport par autobus.

L'article 39 prévoit également que, lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue, elle est applicable aux salariés de la RATP concourant aux activités de services de transport par autobus.

Enfin, l'article 39 prévoit qu'en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service de transport public urbain par autobus en Île-de-France, les contrats de travail en cours des salariés du service concerné sont transférés au nouvel employeur. Le nombre de salariés transférés est fixé d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice. En cas de désaccord entre ces deux parties, l'ARAFER peut être saisie par l'une ou par l'autre. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales, relatives aux conventions et accords collectifs, à la rémunération des salariés, à leur accès aux centres de santé de la RATP et à leur régime spécial de retraite.



## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Lors de l'examen du texte en commission, outre une série d'amendements rédactionnels, seules les dispositions de l'article 39 relatives au transfert des salariés de la RATP et des salariés n'appartenant pas à la RATP ont été modifiées.

S'agissant des salariés de la RATP, les conditions de refus du transfert de leur contrat ont été précisées à l'initiative du Gouvernement.

Des précisions ont également été apportées par votre rapporteure quant aux garanties sociales qui accompagnent le transfert des contrats de travail des salariés, notamment concernant l'accès aux centres de santé de la RATP ou sur le régime spécial de retraite de la RATP.

Enfin, il a été précisé que les conducteurs d'autobus à vocation touristique étaient exclus du champ d'application des dispositions du cadre social territorialisé.

S'agissant des salariés n'appartenant pas à la RATP, une procédure de transfert automatique des contrats de travail a été mise en place en cas de changement d'exploitant d'un service de transport public routier de voyageurs, par un amendement du Gouvernement.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Lors de l'examen du texte en séance publique, il a été précisé, à l'initiative de votre rapporteure, que le transfert des salariés de la RATP serait assuré quel que soit le matériel utilisé, autobus ou autocar. Cette même précision a été effectuée s'agissant des dispositions relatives aux règles spécifiques en matière de temps de travail pour les conducteurs des services réguliers de transport public urbain et non urbain dans la zone dense urbaine francilienne, en raison des contraintes spécifiques d'exploitation de cette zone.

Les délais et les modalités du règlement des différends entre Île-de-France Mobilités et la RATP en matière de détermination des effectifs transférés ont été précisés, à l'initiative du Gouvernement.

La période d'information préalable au transfert des salariés de la RATP par le cédant a été réduite de six à quatre mois, par un amendement de Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier.

S'agissant du transfert des salariés n'appartenant pas à la RATP, l'accord portant sur les modalités de mise en œuvre d'une procédure de transfert automatique des contrats de travail a été étendu par un amendement de votre

rapporteure aux partenaires sociaux de la branche des réseaux de transports publics urbains de voyageurs.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté plusieurs amendements (dont un rédactionnel et un amendement de cohérence) de votre rapporteure à cet article. La principale modification opérée résulte d'un amendement de précision visant à garantir que l'assiette de la garantie de rémunération prévue dans le cadre des transferts des contrats de travail des salariés en cas de changement d'exploitant d'un service de transport public routier de voyageurs ou de transport public urbain de voyageurs est bien la même que celle de la garantie de rémunération prévue à l'article L. 2261-14 du code du travail qui s'applique en cas de transfert légal prévu à l'article L. 1224-1 du même code.

#### *Article 40*

(articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre I<sup>er</sup> du livre IV du code de la route, article 529-6 du code de procédure pénale)

#### **Mise en place de péages à flux libre**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

#### **A. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI INITIAL**

La fraude au péage est sanctionnée d'une contravention de deuxième classe en application de l'article R. 421-9 du code de la route. Pour ces contraventions, en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale qui prévoit une procédure transactionnelle, l'action publique est éteinte si le contrevenant verse à l'exploitant une indemnité forfaitaire dans un délai de deux mois. Si, dans ce délai, le contrevenant ne paie pas ni n'émet de protestation auprès de l'exploitant, il devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public.

Le droit en vigueur n'étant pas adapté au développement des péages en flux libre, qui permettent l'identification des véhicules et le paiement des péages sans arrêt, l'article 40 du projet de loi dans sa version initiale adaptait le cadre juridique de l'activité des agents verbalisateurs des sociétés concessionnaires d'autoroutes et durcissait les sanctions en matière de non-paiement des péages pour dissuader les usagers de frauder. L'article 40 donne notamment la possibilité au Trésor public d'empêcher un contrevenant qui, au bout de quatre mois, n'a toujours pas payé le montant de l'amende forfaitaire, de vendre son véhicule, le

Trésor public pouvant faire opposition au transfert du certificat d'immatriculation de ce véhicule en cas de vente d'occasion.

D'autre part, l'article 40 crée un nouveau délit pour sanctionner le fait d'éluder de manière habituelle le paiement du péage autoroutier par une peine de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

## **B. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT**

En commission, le Sénat a supprimé la peine d'emprisonnement en cas de fraude habituelle au péage. Il a également supprimé l'obligation, pour tout comptable public, de s'opposer à tout transfert du certificat d'immatriculation du véhicule utilisé pour commettre un délit de fraude habituelle au péage.

En séance publique, avec avis favorable du rapporteur mais contre l'avis du Gouvernement, le Sénat a adopté une série d'amendements identiques relatifs à la procédure transactionnelle prévue par l'article 529-6 du code de procédure pénale, afin que le versement à l'exploitant, par le contrevenant, de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile du contrevenant ait les mêmes effets que la transaction : il éteint l'action publique.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Outre un amendement rédactionnel, la commission a adopté un amendement de votre rapporteure rétablissant l'obligation, pour le Trésor public, de faire opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas de non-paiement de l'amende forfaitaire majorée.

La commission a supprimé, à l'initiative de votre rapporteure, la disposition introduite par le Sénat en séance publique.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Aucune modification n'a été apportée à cet article en séance publique.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 40 bis*

(article L. 122-4 du code de la voirie routière)

**Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article L. 122-4 du code de la voirie routière définit les conditions dans lesquelles il peut être institué un péage pour l'usage d'une autoroute. Il précise que la convention de délégation et le cahier des charges qui lui est annexé fixent les conditions dans lesquelles le délégataire (ou concessionnaire d'autoroute) exerce les missions qui lui sont confiées par l'État et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. L'article L. 122-4 du code de la voirie routière prévoit également une différenciation dans les abonnements proposés par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les « *véhicules à très faibles émissions* » dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage. Cette différenciation doit être mise en œuvre sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage ni augmentation de la durée des concessions autoroutières.

L'article 40 *bis* a été introduit suite à l'adoption en séance publique au Sénat d'un amendement de M. Jean-François Husson qui a recueilli des avis défavorables du rapporteur et du Gouvernement, qui ont indiqué que l'objectif visé par l'amendement était déjà en partie satisfait par la rédaction actuelle de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière

En effet, cet amendement complète ledit article L. 122-4 pour prévoir que toute convention de délégation et toute modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une **tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs**. Il étend le champ de l'obligation au-delà des véhicules légers à très faibles émissions.

Par ailleurs, il prévoit que toute convention de délégation et toute modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doivent également prévoir une **stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les carburants alternatifs**.

Enfin, il précise que ni la mise en place de la tarification réduite, ni le renforcement ou le déploiement des stations d'avitaillement ne peuvent donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ou à un allongement de la durée de la délégation.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

### A. L'EXAMEN EN COMMISSION

Cet article a été réécrit suite à l'adoption, en commission, d'un amendement de M. Jean-Marc Zulesi. La nouvelle rédaction assouplit le dispositif très contraignant adopté par le Sénat tout en poursuivant l'objectif d'accélérer la transition écologique du transport routier. Le nouveau dispositif, qui ne s'applique qu'aux nouvelles conventions de délégation, dispose que celles-ci doivent prévoir :

– la mise à disposition des usagers d'un nombre minimum de places de parking de covoiturage ou de bus express, en fonction de la taille et de la géographie du réseau ;

– une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs ;

– la mise en place d'une tarification différenciée selon les niveaux d'émissions des véhicules.

L'article 40 *bis* ainsi modifié précise que les conventions de délégation peuvent également prévoir la mise en place d'une tarification solidaire adaptée pour les publics fragiles.

### B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

Aucune modification n'a été apportée à cet article en séance publique.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 40 ter A*

(articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière et article L. 110-2 du code de la route)

### **Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier**

Adopté par la commission sans modification

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En première lecture à l'Assemblée nationale, la commission a adopté un amendement de M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances,

et de Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis du projet de loi au nom de la commission des finances, qui crée un article 40 *ter* A, le Gouvernement s'en étant remis à la sagesse de la commission. Cet article complète l'article L. 122-1 du code de la route, qui définit les autoroutes, pour prévoir que « *les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État et tenant compte notamment de contraintes topographiques.* »

Cet amendement complète également l'article L. 122-4 du même code, qui définit les conditions dans lesquelles l'usage d'une autoroute peut donner lieu au paiement d'un péage, pour préciser que des ouvrages et des aménagements peuvent être intégrés à l'assiette du péage bien qu'ils n'aient pas été prévus initialement par le cahier des charges de la délégation, et que des péages peuvent porter sur des sections à gabarit routier ayant pour effet de fluidifier l'accès au réseau autoroutier. Cet amendement vise à sécuriser juridiquement l'adossement au réseau concédé de sections qui pourraient devoir conserver un gabarit routier.

En séance publique, l'Assemblée a adopté un amendement rédactionnel présenté par votre rapporteure.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 40 ter B*

(article L. 122-4 du code de la voirie routière)

#### **Définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Le quatrième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière encadre les avenants aux contrats de concession autoroutiers. Il prévoit que des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la délégation peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal.

En première lecture, à l'Assemblée nationale, la commission a adopté un amendement de M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, et de Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis du projet de loi au nom de

la commission des finances, qui crée un article 40 *ter* B. Cet article précise que les dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 122-4 s'appliquent sans préjudice des dispositions du code de la commande publique, et précise la portée des critères de nécessité et d'utilité mentionnés par l'alinéa en indiquant que ceux-ci impliquent « *l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession, et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires* ». Ces modifications visent à faciliter la réalisation d'ouvrages qui sont dans une situation d'interface avec la voirie locale, tels que les échangeurs, les pôles d'échanges multimodaux ou encore les parkings de covoiturage.

Par ailleurs, cet article met en cohérence la rédaction de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière avec le code de la commande publique en remplaçant le terme de délégation par celui de concession.

Aucune modification n'a été apportée à cet article en séance publique.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 40 ter C*

(article L. 122-12 du code de la voirie routière)

### **Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION À L'ASSEMBLÉE**

Lors de l'examen en commission, un amendement de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, s'inspirant des recommandations des rapporteurs de la mission d'évaluation de la loi du 6 août 2015 sur l'évaluation de la loi dite « loi Macron <sup>(1)</sup> », a été adopté. Cet amendement précise que sont exclus du champ d'application des dispositions spécifiques relatives aux marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes les marchés ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions qui ont été

---

(1) Rapport d'évaluation déposé en application de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale par la mission d'information commune sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ».

déléguées au concessionnaire <sup>(1)</sup>. La liste de ces marchés sera établie par arrêté, en tenant compte de leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés.

## **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Hormis un aménagement d'ordre rédactionnel, l'article 40 *ter* C n'a pas été modifié lors de son examen en séance publique.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 40 ter D*

(article L. 122-27 du code de la voirie routière)

### **Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Au cours de l'examen en commission en première lecture à l'Assemblée, deux amendements identiques de Mme Pascale Boyer et M. Guy Bricout, découlant de leurs recommandations émises dans le cadre mission d'évaluation de la loi du 6 août 2015 sur l'évaluation de la loi dite « loi Macron <sup>(2)</sup> », ont été adoptés. Ces amendements prévoient qu'en cas d'avis défavorable émis par l'ARAFER sur l'agrément d'un attributaire d'un marché de construction, d'exploitation ou d'entretien d'installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé, la délivrance de cet agrément par l'autorité administrative préalablement à la conclusion de contrats d'exploitation d'installations annexes doit être motivée.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

---

(1) Article L. 122-4 du code de la voirie routière.

(2) Rapport d'évaluation déposé en application de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale par la mission d'information commune sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ».



*Article 40 ter*

(articles L. 5215-20, L. 5215-20-1, L. 5217-2 et L. 5218-2 du code général des collectivités territoriales)

**Réduction des compétences des communautés urbaines et des métropoles en matière de voirie**

Suppression maintenue par la commission

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 40 *ter*, introduit en séance au Sénat, vise à limiter le transfert de compétences des communes aux communautés urbaines ainsi qu'aux métropoles en matière de voirie, afin de permettre une meilleure gestion des voiries. Ainsi, ce transfert de compétences sera limité aux seules voiries d'intérêt communautaire pour les communautés urbaines, et aux voiries d'intérêt métropolitain pour les métropoles.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Cet article a été supprimé lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative de votre rapporteure. S'agissant des communautés urbaines, celles-ci se voient transférer la compétence en matière de voirie depuis 1966 ; tandis que pour les métropoles, ce transfert permettait de mieux répartir les coûts et de réaliser des économies d'échelle. Il ne semblait donc pas opportun de limiter ces transferts de compétences.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

CHAPITRE IV  
**Mesures diverses**

*Article 41*

(articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15, L. 5343-16, L. 5343-17, L. 5343-18, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 de la section 2, section 2 *bis* [nouvelle] du chapitre III, section 1 du chapitre IV du titre IV du livre III de la cinquième partie et articles L. 5723-1 et L. 5723-2 du code des transports)

**Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 41 a pour objet la suppression des bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO) et de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD).

Cet article transfère leurs attributions aux caisses de compensation des congés payés des ports, donne une base législative aux missions de ces caisses, et inclut le paiement des indemnités dues aux dockers intermittents ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.

Il modifie l'article L. 5343-21 du code des transports pour tenir compte des évolutions des instances représentatives du personnel telles que l'institution des comités sociaux et économiques.

Ces aménagements sont justifiés par les départs en retraite de tous les dockers titulaires de la carte « G » (les dockers professionnels). Ces départs ne rendent plus nécessaire la conservation des structures qui assuraient la gestion des dockers occasionnels.

Par ailleurs, la CAINAGOD n'emploie plus que deux salariés, susceptibles de faire-valoir leur droit à la retraite. Il n'apparaît dès lors plus efficient de conserver cette structure. Les modalités de dissolution de la CAINAGOD sont en conséquence précisées par l'article 41.

Lors de l'examen au Sénat, cet article a fait l'objet d'un amendement du rapporteur, en commission, visant à apporter des améliorations rédactionnelles au dispositif.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Outre une série d'amendements rédactionnels, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement qui réaffirme explicitement la primauté de la convention collective de branche sur les accords d'entreprise.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 42*

(articles L. 1321-2 et L. 3311-2 [nouveau] du code des transports)

### **Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier**

Adopté par la commission sans modification

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 42 ajoute certaines dérogations au code du travail s'agissant de l'organisation de la durée du travail dans le transport routier et fluvial. Il est prévu qu'un décret détermine, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des entreprises de transport routier ou fluvial :

– les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer le taux de majoration des heures supplémentaires ;

– les conditions de définition du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier.

Il prévoit également qu'un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports pourra 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.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Hormis une précision rédactionnelle apportée par votre rapporteure en commission, l'article 42 n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté cet article sans modification.

#### *Article 43 bis*

(article L. 2102-22 du code des transports)

#### **Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire**

Adopté par la commission sans modification

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

Dans le cadre de l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, l'article L. 2102-22 du code des transports, créé par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, dispose qu'« *en cas de changement d'employeur, les salariés ayant été employés par le groupe [SNCF] et ayant été régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut et continuent, ainsi que leurs ayants droit, de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective [de la branche ferroviaire]* ».

Mais cet article ne régit que le cas du transfert d'une entité de la SNCF vers une autre entreprise soumise à la convention collective de la branche ferroviaire, également prévue par la loi du 27 juin 2018.

### II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

En première lecture, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement visant à compléter l'article L. 2102-22 du code des transports pour étendre l'application de cet ensemble de droits et acquis sociaux au cas où le contrat de travail d'un salarié de la SNCF, transféré au nouvel attributaire d'un contrat de service public, serait ensuite de nouveau transféré, par celui-ci, à une autre entreprise qui, elle, ne serait pas dans le périmètre couvert par la convention collective de la branche ferroviaire mais appliquerait une convention collective différente. Il peut s'agir par exemple, en pratique, d'une filiale du nouvel attributaire, dont l'activité principale ne sera pas nécessairement celle d'une entreprise ferroviaire.

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

#### *Article 44 bis*

(article L. 1324-7 du code des transports)

#### **Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève**

Suppression maintenue par la commission
---

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 44 *bis* a pour objet d'allonger le délai de déclaration individuelle de participation à une grève. Il s'agit de le faire passer de quarante-huit à soixante-douze heures.

Ce délai de déclaration individuelle de participation à une grève est encadré par l'article L. 1324-7 du code des transports qui prévoit qu'« *en cas de grève, les salariés (...) informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer* ».

Les sénateurs ont adopté en commission une série d'amendements identiques qui modifient le premier alinéa de l'article L. 1324-7 du code des transports pour étendre à soixante-douze heures le délai de déclaration de participation à une grève, jugeant que le délai de quarante-huit heures était trop court pour permettre aux entreprises de transport de mettre en place un plan de transport adapté.

### **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteur supprimant l'article 44 *bis*.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

*Article 45*

(articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports et article 4 de la loi n° 2016-128 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils)

**Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 45 a pour objet l'abrogation de l'obligation de signalement sonore pour les drones de moins de 800 grammes. Le I de l'article L. 6214-5 du code des transports dispose que tout aéronef circulant sans personne à bord et d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, doit être équipé d'un dispositif de signalement sonore. L'abrogation de l'article précédent a pour conséquence la suppression de l'article 4 de la loi du 24 octobre 2016 qui exemptait les drones enregistrés avant le 1<sup>er</sup> juillet.

Lors de l'examen du texte au Sénat, l'article 45 a été modifié par un amendement rédactionnel.

**II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'Assemblée nationale a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

**III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 46*

(article L. 2122-2 du code des transports)

**Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service**

Adopté par la commission sans modification

**I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 46 du projet de loi vise à étendre le champ des dérogations applicables aux lignes destinées uniquement à l'exploitation de services

ferroviaires urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et aux lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire locale, pour exempter ces lignes des règles relatives à la gestion des installations de service<sup>(1)</sup>. Ces règles concernent les installations de service reliées au réseau ferroviaire, les services de base fournis dans ces installations et les prestations complémentaires ou connexes fournies par les exploitants<sup>(2)</sup>. Il s'agit plus précisément des dispositions relatives :

– à la séparation de la comptabilité de l'exploitation des gares et autres installations de service et de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire ;

– à la consultation de l'autorité organisatrice régionale de transport ferroviaire sur certains projets d'investissement, de développement et de renouvellement en gare ;

– au droit d'accès des candidats à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux services et installations de service, en contrepartie d'une redevance versée à l'exploitant de l'installation.

Au cours de l'examen en séance publique au Sénat, les sénateurs ont également exempté ces lignes des règles relatives à la régulation par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) qui figurent au titre III du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports. Les sénateurs ont également soustrait du contrôle de l'ARAFER les infrastructures ferroviaires locales, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports. Toutefois, à ce jour, aucun arrêté établissant la liste de ces infrastructures n'a été pris.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Au cours de l'examen en séance publique, un amendement de M. Jean-Baptiste Djebbari a été adopté afin :

– de préciser que les dérogations prévues par l'article 46 du projet de loi s'appliquent, le cas échéant, aux installations de service qui sont exclusivement attachées aux lignes faisant l'objet de ces dérogations ;

– de réduire le champ des dérogations prévues par l'article 46, afin que les exploitants des installations de service conservent l'obligation, prévue à

---

(1) *Chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports.*

(2) *Ou par les gestionnaires d'infrastructure pour l'intégration dans le document de référence du réseau, prévue à l'article L. 2123-3-2 du code des transports, soit des informations figurant sur les sites internet des exploitants des installations de service reliées à leur réseau, soit des adresses des sites internet sur lesquels les informations sont mises à disposition.*

l'article L. 2123-3-2 du code des transports, de publier sur un site internet les capacités disponibles afin de permettre à un éventuel candidat de se déclarer.

### III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté cet article sans modification.

#### *Article 46 bis*

(articles L. 2111-1, L. 2111-1-1 [nouveau], L. 2111-9, L. 2111-9-1A [nouveau], L. 2111-9-1 [nouveau], L. 2111-11 et L. 2111-20-1-1 du code des transports)

#### **Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional**

Adopté par la commission avec modifications

### I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen en séance publique, les sénateurs ont adopté une série d'amendements identiques déposés par le Gouvernement et plusieurs sénateurs visant à permettre le transfert de la gestion de certaines lignes du réseau ferré national à des collectivités locales, en particulier des régions, qui en feraient la demande.

Ainsi, le 2° du I de l'article 46 *bis* insère dans le code des transports un nouvel article L. 2111-1-1 qui permet le transfert de la gestion<sup>(1)</sup> des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique qui en ferait la demande. Les collectivités territoriales bénéficiaires ou leurs groupements peuvent confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

Le 4° du I de l'article 46 *bis* insère un nouvel article L. 2111-9-1 dans le code des transports qui rend possible par dérogation, pour certaines collectivités territoriales finançant majoritairement des investissements de développement ou de renouvellement de lignes locales ou régionales, de se voir transférer les missions relatives au développement, au renouvellement ou à l'entretien de ces lignes. Ces missions peuvent leur être transférées par SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports. Les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent confier à toute personne la responsabilité de tout ou partie de ces missions de gestion de l'infrastructure. Ce

---

(1) Il s'agit, au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques, d'un transfert de gestion entre personnes publiques des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation.



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

Par coordination, le 1<sup>o</sup> du I de l'article 46 *bis* modifie l'article L. 2111-1 du code des transports, afin d'octroyer la qualité de gestionnaire d'infrastructure aux personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure et aux collectivités. De façon similaire, le 3<sup>o</sup> du I de l'article 46 *bis* octroie à SNCF Réseau la possibilité de déléguer par convention certaines de ses missions, uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional. La compensation financière qui résulte de la cession ou du transfert de gestion de biens immobiliers de SNCF Réseau est quant à elle inscrite, par coordination, à l'article L. 2111-20 du code des transports par le 6<sup>o</sup> du I de l'article 46 *bis*.

Le 5<sup>o</sup> du I de l'article 46 *bis* permet à SNCF Réseau de mettre en place des contrats de concession et des marchés de partenariats relatifs à la réalisation de missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes locales ou régionales.

Ces dispositions entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Toutefois, jusqu'à cette date, les collectivités qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes peuvent faire connaître leur intention au ministre chargé des transports.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

### **A. L'EXAMEN EN COMMISSION**

Hormis une série d'aménagements d'ordre rédactionnel, l'article 46 *bis* n'a pas été modifié lors de son examen en commission.

### **B. L'EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE**

Au cours de l'examen en séance publique, l'Assemblée nationale a adopté trois amendements du Gouvernement visant à :

– préciser que le transfert des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent qui en ferait la demande doit être effectué après avis de SNCF Réseau ;

– préciser que les collectivités qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes doivent communiquer leur intention à SNCF Réseau ;

– clarifier les modalités de compensation, positive ou négative, pour SNCF Réseau, en distinguant le transfert de gestion de biens immobiliers du transfert de propriété de ces biens, en cohérence avec la rédaction de l'article 9 de

l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF.

A également été adopté un amendement de M. Jean-Baptiste Djebbari visant à :

– préciser que les transferts peuvent être effectués au profit de collectivités qui sont autorités organisatrices de transport ferroviaire ;

– supprimer la possibilité, offerte par le 4° du I de l'article 46 *bis*, pour certaines collectivités territoriales finançant majoritairement des investissements de développement ou de renouvellement de lignes locales ou régionales, de se voir transférer, par SNCF Réseau, les missions relatives au développement, au renouvellement ou à l'entretien de ces lignes.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteure visant, d'une part, à clarifier le fait que les régions se verront bien confier la gestion de l'infrastructure sur les lignes qui leur seront transférées et permettant, d'autre part, de réintroduire la possibilité de transférer aux régions certaines missions de gestion de l'infrastructure sur des petites lignes dont elles financent la majorité des investissements.

#### *Article 46 ter*

(article L. 2121-13 du code des transports)

#### **Système commun d'information des voyageurs et de vente de billets dans le secteur ferroviaire**

Adopté par la commission sans modification

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 2121-13 du code des transports offre la possibilité à l'État d'imposer à l'ensemble des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale définies par décret en Conseil d'État.

Cet article reprend la possibilité ouverte par l'article 13 *bis* de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 <sup>(1)</sup>

---

(1) Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

sans pour autant mettre en œuvre la possibilité ouverte par la directive. En l'absence de mesures d'application, l'insertion au sein du code des transports, dans une formulation similaire, de l'article 13 *bis* de la directive est dépourvue de portée normative.

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Au cours de l'examen en séance publique, à l'initiative d'un amendement de votre rapporteure, l'article L. 2121-13 du code des transports a été abrogé.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 48*

(article L. 2122-10 du code des transports)

### **Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises**

Adopté par la commission avec modifications

## **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 48 du projet de loi vise étendre le champ des dérogations à l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire, en transposant en droit français des dérogations ouvertes par la directive. Outre les entreprises fournissant des services de navette pour véhicules routiers dans le tunnel sous la Manche et celles exploitant uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs, l'article 48 modifie l'article L. 2122-10 du code des transports afin que ne soient pas soumises à cette obligation <sup>(1)</sup> les entreprises :

- qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;
- qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;
- qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

---

(1) Conformément aux possibilités de dérogation prévues par la directive européenne 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

Lors de l'examen en séance publique, un amendement de M. Jean-Baptiste Djebbari a été adopté afin de préciser que les entreprises qui bénéficieront des dérogations à l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire, à l'exception de celles fournissant des services de navette pour véhicules routiers dans le tunnel sous la Manche et de celles exploitant uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs, seront soumises à une obligation d'assurance dont les modalités seront fixées par voie réglementaire.

## III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE

Votre commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

### *Article 49 bis*

(article L. 2111-25 du code des transports)

#### **Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés**

Maintien de la suppression par la commission
--

## I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT EN PREMIÈRE LECTURE

En première lecture, le Sénat a adopté, en séance publique, un amendement de M. Jean-François Husson (LR). Cet amendement visait à compléter le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports, relatif à l'encadrement des tarifs des péages appliqués aux services ferroviaires conventionnés, par la même phrase que celle qui s'applique, au deuxième alinéa du même article L. 2111-25, aux dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire : le niveau des redevances, pour les services conventionnés, ne doit pas exclure l'utilisation des infrastructures par « *des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête* ».

Le Gouvernement a émis un avis défavorable à cet amendement, la ministre faisant valoir que la notion de soutenabilité d'un service conventionné est difficile à définir et que cet amendement n'apporte pas de clarification.

## II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE

L'article 49 *bis* a été supprimé par la commission en première lecture et cette suppression a été maintenue en séance publique.

### **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

#### *Article 51*

#### **Stratégie pour le développement du fret ferroviaire**

Adopté par la commission avec modifications

### **I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

L'article 51 a été créé par un amendement déposé par M. Jean-Marc Zulesi et les membres du groupe La République en Marche. Il prévoit la mise en place, par voie réglementaire, d'une stratégie pour le fret ferroviaire qui doit :

– comporter une évaluation chiffrée de la situation du secteur du fret ferroviaire, et de l'offre existante ;

– fixer un objectif d'accroissement de la part modale de ce secteur aux horizons de la stratégie nationale bas carbone ;

– définir les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement du fret ferroviaire.

Cette stratégie est soumise pour avis au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire. Elle doit être transmise au plus tard au Parlement le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

En séance publique, un amendement a été adopté, et complète l'article 51 en ajoutant un volet relatif au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland.

### **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

*Article 52*

(articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme)

**Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport**

Adopté par la commission sans modification

L'article 52 a été introduit, en première lecture, par un amendement qui modifie les articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme.

Ces modifications permettent aux pouvoirs publics de modifier un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains dans le cadre de la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure linéaire et d'autoriser la poursuite d'un projet sur un secteur qui aurait été classé comme tel périmètre, malgré l'existence préalable d'une réservation foncière existante.

Quatre amendements rédactionnels de votre rapporteure ont été adoptés en séance publique.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 53*

(articles L. 621-8-1, L. 621-8-2 et L. 621-8-3 du code minier)

**Renforcement du cadre réglementaire relatif aux activités de transport et de déchargement liés à l'orpaillage en Guyane**

Adopté par la commission sans modification

**I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'activité d'orpaillage dans sa globalité (autorisation d'extraction, méthodes et moyens employés, pollutions, vente d'or) est encadrée et soumise à diverses dispositions législatives et réglementaires (code minier, code de l'environnement, code monétaire et financier...).

Cette réglementation est assez complète s'agissant de l'activité minière (autorisations, moyens à utiliser), de la détention ou du transport de produits ou de pièces particuliers (limitativement énumérés, infractions visées aux 11° et 12° de l'article L. 512-1 du nouveau code minier).

Toutefois, le dispositif apparaît aujourd'hui incomplet. En effet, il n'est pas dissuasif en ce qui concerne le chargement, le déchargement ou le

transbordement des bateaux en dehors des emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente (code des transports, article R. 4241-29). Le non-respect de cette obligation est une contravention de 4<sup>e</sup> classe, relevant de l'amende forfaitaire (code des transports, article R. 4274-3).

## **II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE**

Sur proposition de M. Léniaïck Adam et de plusieurs de ses collègues du groupe La République en Marche, l'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement visant à renforcer les sanctions en matière de chargement, déchargement ou transbordement des bateaux, notamment afin de renforcer la lutte contre la logistique fluviale de l'orpaillage illégal.

Une qualification délictuelle permet ainsi d'imposer des peines plus dissuasives et donne des moyens supplémentaires de coercition et de saisie et confiscation aux forces de l'ordre, permettant ainsi un meilleur contrôle sur les transports effectués par voies de navigation intérieure.

Cette aggravation des peines n'est prévue que pour la Guyane.

## **III. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION EN NOUVELLE LECTURE**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

### *Article 54*

#### **Rapport du Gouvernement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la pollution sonore**

Adopté par la commission sans modification

Le bruit des aéronefs constitue une pollution sonore qui affecte profondément les riverains des aéroports. Il est indispensable d'agir pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte.

Le présent article, proposé par votre rapporteure et adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, prévoit ainsi que, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores, dans le but de fournir les informations nécessaires pour apprécier l'évolution de ces nuisances et les réponses, y compris réglementaires, à y apporter.

Dans le cadre de ce rapport, l'interdiction de vol de nuit des aéronefs bruyants devra faire l'objet d'une étude spécifique. Par ailleurs, au-delà de la

réduction des nuisances sonores, le renouvellement des flottes conduirait aussi à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 55*

**Rapport du Gouvernement sur la conformité des réseaux de transports publics aux exigences légales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté, en séance publique, un amendement de M. Damien Abad demandant la remise au Parlement, par le Gouvernement, d'un rapport d'évaluation de la conformité des réseaux de transports publics aux obligations légales de mise en accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Cet amendement a été sous-amendé par votre rapporteure, afin de donner au Gouvernement un délai de deux ans, au lieu de six mois, pour la présentation de ce rapport. Le Gouvernement a émis un avis favorable à l'adoption de cet amendement sous-amendé.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 56*

**Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de soumettre l'exploitation de véhicules autonomes à des exigences environnementales, sociales et de sécurité routière**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté, en séance publique, deux amendements identiques de Mme Laure de La Raudière et de M. Jean-Baptiste Djebbari, demandant au Gouvernement la remise au Parlement dans un délai de douze mois, d'un rapport évaluant l'opportunité de subordonner l'exploitation commerciale de services de transport public de personnes ou de marchandises reposant sur des flottes de véhicules terrestres autonomes circulant sur la voie publique, à des exigences nationales démontrant la sécurité de leur circulation et la maîtrise de leurs impacts environnementaux et sociaux.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.



*Article 57*

**Rapport du Gouvernement sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Damien Pichereau et des membres du groupe LaREM, sous-amendé par votre rapporteure, demandant la remise d'un rapport au Parlement par le Gouvernement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles, afin de faciliter leurs démarches judiciaires, notamment en milieu rural où l'offre des transports publics est moins développée.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 58*

**Rapport du Gouvernement sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Hubert Wulfranc demandant la remise d'un rapport au Parlement par le Gouvernement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, afin d'évaluer l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile, dans l'objectif de réduire d'au moins 50 % l'empreinte carbone du transport maritime à l'horizon 2050.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 59*

**Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence**

Adopté par la commission sans modification

L'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi demandant au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ce délai initial a été allongé par un sous-amendement de Mme Zivka Park pour que le rapport soit remis avant le

1<sup>er</sup> juillet 2020. Ce rapport du Gouvernement devra évaluer l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public de la métropole Aix-Marseille-Provence. Cet établissement public serait chargé d'assurer la réalisation du réseau de transport public en assurant la construction, l'aménagement et l'exploitation commerciale des gares, l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, le renforcement de l'accessibilité du réseau et des services de transport, ainsi que le développement de nouveaux services de mobilité.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 60*

**Rapport du Gouvernement présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo**

Adopté par la commission sans modification

L'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM demandant au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la loi. Ce rapport doit présenter un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo, mesure adoptée dans le projet de loi, et introduite à l'article L. 312-13-2 du code de l'éducation. Ce rapport portera notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif. Il précisera sa diffusion auprès des publics fragiles prioritaires.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 61*

**Rapport du Gouvernement sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi demandant la remise au Parlement par le Gouvernement, dans un délai d'un an suivant la publication de la loi, d'un rapport sur l'impact en termes d'emploi de la fin progressive de la vente de véhicules thermiques, ainsi que sur les mesures d'accompagnement de cette transition pour les salariés.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.

*Article 62*

**Rapport du Gouvernement sur la mise en œuvre de dérogations  
à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération**

Adopté par la commission sans modification

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe LaREM demandant au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement, au plus tard le 30 mars 2021, sur la mise en œuvre de la possibilité, ouverte aux présidents de conseils départementaux ou, le cas échéant, aux maires ou aux présidents d'EPCI en application de l'article 15 *bis* A du présent projet de loi de fixer, pour les routes situées hors agglomération ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 kilomètres par heure à celle prévue par le code de la route.

En nouvelle lecture, votre commission a adopté cet article sans modification.