

N° 368

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 mars 2019

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi (PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE) d'orientation des mobilités,

Par M. Didier MANDELLI,

Sénateur

TOME II

TABLEAU COMPARATIF

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

Voir les numéros :

Sénat : 157 rect., 347, 350 et 369 (2018-2019)

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

Projet de loi d'orientation des
mobilités

Projet de loi d'orientation des
mobilités

TITRE I^{ER} A
PROGRAMMATION DES
INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT
DANS LES TRANSPORTS :
OBJECTIFS, MOYENS ET
CONTRÔLE

(Division et intitulé nouveaux)

Amdt COM-546 rect.

Article 1^{er} A (nouveau)

Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.

**Amdt COM-173
rect.(s/amdt)**

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

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

2° Améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains ;

3° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

**Amdt COM-471 rect.
septies(s/amdt)**

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.

À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements existants ;

d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;

e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

ports et des grands itinéraires
internationaux ferroviaires et
fluviaux.

La stratégie d'investissements
dans les systèmes de transports
contribue par ailleurs à l'achèvement
du maillage du territoire par des
grands itinéraires ferroviaires,
routiers, cyclables et fluviaux,
nationaux et internationaux, articulés
de façon cohérente avec les systèmes
de dessertes locales.

**Amdts COM-546 rect.,
COM-70 rect. bis(s/amdt), COM-
327 rect.(s/amdt)**

Article 1^{er} B (nouveau)

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

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2683	2982	2687	2580	2780

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.

Amdt COM-547

Article 1^{er} C (nouveau)

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

« Section 1

« Le Conseil d'orientation
des infrastructures

« Art. L. 1212-1. – I. – Le

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs.

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

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

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

Amdt COM-548

Article 1^{er} D (nouveau)

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

Amdt COM-414 rect. bis

TITRE I^{ER}
AMÉLIORER LA
GOUVERNANCE EN MATIÈRE
DE MOBILITÉS POUR MIEUX
RÉPONDRE AUX BESOINS
QUOTIDIENS DES CITOYENS,
DES TERRITOIRES ET DES
ENTREPRISES

CHAPITRE I^{ER}

Organisation plus efficace des
mobilités dans chaque partie du
territoire

Article 1^{er}

TITRE I^{ER}
AMÉLIORER LA
GOUVERNANCE EN MATIÈRE
DE MOBILITÉS POUR MIEUX
RÉPONDRE AUX BESOINS
QUOTIDIENS DES CITOYENS,
DES TERRITOIRES ET DES
ENTREPRISES

CHAPITRE I^{ER}

Organisation plus efficace des
mobilités dans chaque partie du
territoire

Article 1^{er}

Dispositions en vigueur

Code des transports

LIVRE I^{ER} : LE DROIT AU TRANSPORT

Art. L. 1111-2. – La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l’usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d’accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l’utilisation d’un moyen de transport ouvert au public.

Art. L. 1111-4. – Le droit au transport comprend le droit pour l’usager d’être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Art. L. 1111-1. – 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 ainsi que la faculté qui lui est reconnue d’exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l’organisme ou à l’entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s’effectue 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.

Art. L. 1111-3. – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l’aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la

Texte du projet de loi

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° ~~Dans~~ l’intitulé du livre I^{er} de la première partie ~~ainsi qu’aux~~ articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « ~~droit~~ au transport » sont remplacés par les mots : « ~~droit~~ à la mobilité » ;

2° ~~A l’article L. 1111-1, les mots : « Le système des transports » sont remplacés par les mots : « L’organisation des mobilités sur l’ensemble du territoire » ;~~

3° L’article L. 1111-3 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« *Art. L. 1111-3.* – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l’aménagement et de ~~la compétitivité~~ des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de l’intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;

2° Le début de la première phrase de l’article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L’organisation des mobilités sur l’ensemble du territoire doit... *(le reste sans changement)*. » ;

3° L’article L. 1111-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1111-3.* – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l’aménagement et de l’attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, et de la lutte contre le changement climatique et la pollution

Dispositions en vigueur

desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.

Art. L. 1112-4-1. – Le coût pour les personnes handicapées du transport à la demande mis en place par une autorité organisatrice de transport ne peut être supérieur à celui applicable aux autres usagers dans un même périmètre de transport urbain.

TITRE III : L'ORGANISATION GENERALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Art. L. 1231-1. – Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

Texte du projet de loi

« La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. » ;

4° ~~A l'article L. 1112-4-1, les mots : « dans un même périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « dans le ressort territorial de cette autorité » ;~~

5° ~~Dans~~ l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

6° L'article L. 1231-1 est ~~remplacé par les dispositions suivantes :~~

« Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au II, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 et L. 5741-1 du code général des collectivités territoriales après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

atmosphérique.

**Amdts COM-552, COM-92
rect.**

« La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. » ;

4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;

5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 et L. 5741-1 du code général des collectivités territoriales, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur

Dispositions en vigueur

Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine.

Texte du projet de loi

« II. – Au 1^{er} janvier 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu par le III de l'article 1^{er} de la loi n° du d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

ressort territorial.

Amdt COM-120

« II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° __ du __ d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité.

Amdts COM-476, COM-121

« Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, de transférer cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

« III. – La communauté de communes sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du ~~code général des collectivités territoriales~~ doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat.

« Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de

de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.

Amdt COM-120

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

**Amdts COM-120, COM-485,
COM-122**

« Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

~~communes. Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région.~~

« Les services organisés en application du II par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.

« IV. – La prise de la compétence d'organisation de la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.

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

« Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région et au plus tard dans un délai de trois ans après le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à la communauté de communes ou à la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales.

« Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.

« Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.

Amdts COM-485, COM-120

« IV. – La prise de la compétence d'organisation de la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

mobilité par la communauté de communes, ~~dans le cas défini au III,~~ s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné.

« ~~A~~ défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

« ~~A~~ défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;

7° ~~Il est inséré, après~~ l'article L. 1231-1, un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-1-1. – I. –* Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au ~~premier alinéa~~ de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article, est compétente pour organiser :

« 1° Des services réguliers de

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

mobilité par la communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné.

Amdts COM-485, COM-120

« À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Amdt COM-120

« À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;

7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-1-1. – I. –* Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour organiser :

« 1° Des services réguliers de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

transport public de personnes ;

« 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;

« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.

« II. – Elle peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. ~~A ce titre, elle :~~

~~« 1° Elabore, selon le cas, le plan de mobilité prévu par l'article L. 1214-1 ou le plan de mobilité rurale prévu par l'article L. 1214-36 1. Lorsqu'elle intervient en application du II de~~

transport public de personnes ;

« 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;

« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.

« II. – Elle peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

(Alinéa supprimé)

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

~~l'article L. 1231-1, la région peut élaborer un plan de mobilité ; dans ce cas, elle veille à le définir à l'échelle la plus pertinente, qui ne peut être supérieure à l'échelle du bassin de mobilité mentionné au septième alinéa de l'article L. 1215-1 ;~~

~~« 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. » ;~~

~~8° Après l'article L. 1231-2, sont insérés deux articles ainsi rédigés :~~

~~« Art. L. 1231-3. – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.~~

~~« A ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour organiser :~~

~~« 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;~~

~~« 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;~~

~~« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;~~

~~« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;~~

~~« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.~~

~~« II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

(Alinéa supprimé)

Amdts COM-480, COM-123

« IV. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » :

Amdt COM-417 rect.

8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :

« Art. L. 1231-3. – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

« ^A ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour organiser :

« 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;

« 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;

« 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.

« II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Cette planification peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

des territoires.

Amdt COM-124

« III. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l’air.

Amdt COM-417 rect.

« Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d’un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l’article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d’une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l’article L. 1231-10 du présent code. » :

**Amdts COM-246 rect.,
COM-359 rect. bis, COM-421 rect.**

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-125

« Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d’un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l’article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d’une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou à une autre autorité organisatrice de la mobilité-»

~~« Cette délégation peut, notamment, intervenir à la demande d’une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité constatant, notamment, qu’un besoin de mobilité dépassant leurs ressorts territoriaux respectifs n’est pas satisfait. » ;~~

Art. L. 1231-8. – Les autorités organisatrices de la mobilité dont les ressorts territoriaux sont inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l’article L. 221-2 du code de l’environnement ou recoupant celles-ci élaborent des outils d’aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité.

.....
Elles mettent en place un service de conseil en mobilité à l’intention des employeurs et des gestionnaires d’activités générant des flux de déplacements importants, ainsi qu’à l’intention de publics spécifiques, notamment les personnes

9° Le dernier alinéa de l’article L. 1231-8 est supprimé ;

9° Le dernier alinéa de l’article L. 1231-8 est supprimé ;

Dispositions en vigueur

handicapées et les personnes âgées.

Section 4 : Dispositions relatives à l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux modes de déplacement terrestres non motorisés

Art. L. 1231-14. – L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent délivrer un label " autopartage " aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

Art. L. 1231-15. – Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents. Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à

Texte du projet de loi

10° ~~Dans~~ l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la ~~même~~ partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;

11° ~~À~~ second alinéa de l'article L. 1231-14, après ~~les mots~~ : « ~~autorités mentionnées~~ à l'article L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;

12° ~~A~~ la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après ~~les mots~~ : « ~~autorités mentionnées~~ à l'article L. 1231-1 » sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;

11° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 1231-14, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;

12° À la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;

Dispositions en vigueur

l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.

Art. L. 1231-16. – En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

Art. L. 1241-1. – Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France, y compris des services de transports publics réguliers de personnes fluviaux, sous réserve des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, les services de transport public réguliers de personnes sont urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2.

Le syndicat peut y organiser des services de transports à la demande.

Le syndicat assure les missions et y développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

Texte du projet de loi

13° L'article L. 1241-1 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« *Art. L. 1241-1.* – I. – Dans la région ~~Ile-de-France~~, l'établissement public dénommé ~~Ile-de-France~~ Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :

« 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens ~~des dispositions~~ du II de l'article L. 1231-2 ;

« 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1241-1.* – I. – Dans la région Île-de-France, l'établissement public dénommé Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :

« 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;

« 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;

Dispositions en vigueur

Le syndicat peut délivrer un label " auto-partage " aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

Il peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, d'auto-partage et de location de bicyclettes selon les modalités définies aux articles L. 1231-1, L. 1231-14 et L. 1231-16 sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Quand de tels services existent, le syndicat est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services.

Le syndicat peut, seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités intéressés, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à la disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif.

Texte du projet de loi

« 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services existent, ~~He de France~~ Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement ;

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, ~~He de France~~ Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. ~~He de France~~ Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;

« 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Ces dispositions particulières ne sont pas applicables aux services publics de location de bicyclettes de longue durée sans impact sur la voirie ;

Amdt COM-290 rect. bis

« 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine.

« II. – ~~He de France~~ Mobilités peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destinés aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – ~~He de France~~ Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. ~~A ce titre, il :~~

« 1° ~~Elabore~~ le plan ~~de~~ ~~mobilité~~ prévu ~~par~~ l'article L. 1214-9 ;

« 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;

« 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8-~~»~~ ;

14° ~~A~~ l'article L. 1241-3, ~~les~~ ~~mots~~ : « à l'article L. 1241-2 » ~~sont~~ ~~remplacés~~ ~~par~~ les mots : « aux 1° à 5°

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine.

« II. – Île-de-France Mobilités peut également :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

« 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destinés aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

« 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

« III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, il :

« 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;

Amdt COM-525

« 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;

« 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8 ;

« IV. – Il contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;

Amdt COM-417 rect.

14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :

Art. L. 1241-3. – Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le

Dispositions en vigueur

Syndicat des transports d'Ile-de-France peut déléguer tout ou partie des attributions mentionnées à l'article L. 1241-2, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements.

.....

Art. L. 1241-5. – L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles 1221-3 et 1221-4.

Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat, après avis des collectivités et groupements mentionnés à l'article 1241-3 dans des conditions définies par voie réglementaire.

Texte du projet de loi

~~du I de l'article L. 1241-1 » ;~~

15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :

~~a) Son premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Ile de France Mobilités » ;~~

~~b) A son second alinéa, les mots : « mentionnés à l'article 1241-3 » sont remplacés par les mots : « mentionnés à l'article L. 1241-3 » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

a) Au premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;

b) (nouveau) Au troisième alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;

**Amdts COM-224 rect. bis,
COM-388 rect. bis**

15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;

b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;

Amdt COM-555

c) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits exclusifs d'exploitation ne sont pas attribués, Île-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les

Dispositions en vigueur

Art. L. 2121-3. – La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation :

1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs exécutés dans son ressort territorial ou desservant son territoire ;

2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.

Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'État est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte de la planification régionale des infrastructures de transport au sens de la section 1 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du présent code.

La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

Texte du projet de loi

16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-3-1. – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

exploitants, qui démontreront leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, au plan régional de transport. » :

**Amdts COM-211 rect. bis,
COM-383 rect. bis**

16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-3-1. – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou

Dispositions en vigueur

Art. L. 3111-5. – Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité, ou de modification du ressort territorial d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité, entraînant l'inclusion de services de transport public existants, réguliers ou à la demande, organisés par une région, un département ou un syndicat mixte, l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité est substitué à l'autorité organisatrice de transport antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de transport publics désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient dans un délai d'un an à compter de cette création ou modification.

.....
Art. L. 3111-7. – Les transports scolaires sont des services

Texte du projet de loi

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. A cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;

17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par ~~les dispositions suivantes~~ :

« ~~Art. L. 3111-5.~~— Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.

« Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires, intervient, à sa demande, dans un délai convenu avec la région. » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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. A cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;

17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.

« Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires, intervient, à sa demande, dans un délai convenu avec la région. » ;

Dispositions en vigueur

réguliers publics.

.....
Toutefois, à l'intérieur des périmètres de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, cette responsabilité est exercée par l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité.

.....
Art. L. 3111-8. – En cas de création d'un périmètre de transports urbains ou de modification d'un périmètre existant au 1^{er} septembre 1984 incluant les transports scolaires, une convention est passée entre l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et la région. Cette convention fixe les conditions de financement des services de transports scolaires dans le nouveau périmètre.

Texte du projet de loi

18° ~~Au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7, les mots : « périmètres de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984 » sont remplacés par les mots : « périmètres de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenus depuis des ressorts territoriaux » ;~~

19° ~~Au premier alinéa de l'article L. 3111-8, le membre de phrase : « En cas de création d'un périmètre de transports urbains ou de modification d'un périmètre existant au 1^{er} septembre 1984 incluant les transports scolaires » est remplacé par le membre de phrase : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :

a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984, », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ;

b) (nouveau) Après le même quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. » ;

Amdt COM-190 rect.

19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention... (le reste sans changement). » ;

20° (nouveau) L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-15. – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

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

Art. 133. – I. – Sous réserve des dispositions prévues au présent article, les transferts de compétences à titre définitif inscrits dans la présente loi et ayant pour conséquence d'accroître les charges des collectivités territoriales ou de leurs groupements ouvrent droit à une compensation financière dans les conditions fixées aux articles L. 1614-1, L. 1614-2, L. 1614-3 et L. 1614-4 à L. 1614-7 du code général des collectivités territoriales.

.....
V. – Les transferts de compétences effectués entre un département et une autre collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales et ayant pour conséquence d'accroître les charges de ces derniers sont accompagnés du transfert concomitant par le département à cette collectivité territoriale ou à ce groupement des ressources nécessaires à l'exercice normal de ces compétences.

Ces ressources sont équivalentes aux dépenses effectuées,

II. – ~~Au deuxième alinéa du V de l'article 133 de la loi n° 2015-991~~

intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

« Les départements de la région Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. » :

**Amdts COM-224 rect. bis,
COM-388 rect. bis**

II. – *(Supprimé)*

Dispositions en vigueur

à la date du transfert, par le département au titre des compétences transférées. Elles assurent la compensation intégrale des charges transférées.

Texte du projet de loi

~~du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, la seconde phrase est complétée par le membre de phrase : « , y compris le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports lorsque cette compétence est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi ».~~

.....

III. – ~~Au plus tard le 30 septembre 2020,~~ les communes membres d'une communauté de communes à laquelle elles n'ont pas transféré la compétence d'organisation de la mobilité ~~délibèrent en vue d'opérer un tel transfert afin qu'il entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.~~

IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'~~Île-de-France~~ ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'~~Île-de-France~~, est remplacée par la référence à ~~Île-de-France~~ Mobilités.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Amdts COM-126, COM-23, COM-28 rect. ter

III. – Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au 1^{er} juillet 2021.

Amdts COM-476, COM-121

IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.

Article 1^{er} bis (nouveau)

L'article L. 1241-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Code des transports

Art. L. 1241-4. – Le Syndicat des transports d’Ile-de-France peut 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.

Le Syndicat des transports d’Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau, la maîtrise d’ouvrage des opérations, décidées à partir du 1^{er} 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 Régie, en application de l’article L. 2142-3 existant à la même date. Le Syndicat des transports d’Ile-de-France s’assure de la faisabilité et de l’opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l’enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l’infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d’œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l’exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d’organisation de la maîtrise d’ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d’ensemble.

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

« Île-de-France Mobilités est assimilé à un groupement de collectivités territoriales au sens et pour l’application des dispositions de l’article L. 300-6 du code de l’urbanisme. »

Amdt COM-217 rect. bis

Dispositions en vigueur

Code général des collectivités territoriales

Section 8 : Versement destiné aux transports

Art. L. 2333-64. – I. – En dehors de la région d’Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l’exception des fondations et associations reconnues d’utilité publique à but non lucratif dont l’activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu’elles emploient au moins onze salariés :

.....

Art. L. 2333-66. – Le versement destiné au financement des transports en commun est institué par délibération du conseil municipal ou de l’organe compétent de l’établissement public.

Art. L. 2333-67. – I. – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l’organisme compétent de l’établissement public dans la limite de :

Texte du projet de loi

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

1° L’intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de ~~sa deuxième partie est remplacé par l’intitulé suivant~~ : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

2° Au premier alinéa de l’article L. 2333-64, les mots : « ~~des transports en commun~~ » sont remplacés par les mots : « ~~des services de mobilité~~ » ;

3° L’article L. 2333-66 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l’organe compétent de l’établissement public qui organise au moins un des services mentionnés ~~aux 1° du I de l’article L. 1231-1-1 du code des transports.~~ La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;

4° L’article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) Au début ~~de son~~ premier alinéa, ~~le chiffre « I » est supprimé~~ ;

b) ~~A son~~ premier alinéa, après ~~les mots~~ : « établissement public », sont insérés les mots : « qui est l’autorité organisatrice de la mobilité au sens de l’article L. 1231-1 du code des transports, » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

1° L’intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

2° Au premier alinéa du I de l’article L. 2333-64, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

3° L’article L. 2333-66 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l’organe compétent de l’établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au I de l’article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;

Amdt COM-483

4° Le I de l’article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;

b) Au même premier alinéa, après le mot : « public », sont insérés les mots : « qui est l’autorité organisatrice de la mobilité au sens de l’article L. 1231-1 du code des transports, » ;

Dispositions en vigueur

- 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;

- 0,85 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre. Si les travaux correspondants n'ont pas commencé dans un délai maximal de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 0,55 % au plus ;

- 1 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;

- 1,75 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Toutefois, ce délai court à compter du 1^{er} janvier 2004 pour les collectivités locales dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1 % ont été prises antérieurement à cette date.

Texte du projet de loi

~~c) Dans la première phrase de ses troisième et cinquième alinéas ainsi qu'à son quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

b bis) (nouveau) Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ;

Amdt COM-556

c) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;

Dispositions en vigueur

Toutefois, les communautés de communes et communautés d'agglomération ont la faculté de majorer de 0,05 % les taux maxima mentionnés aux alinéas précédents.

Cette faculté est également ouverte :

- aux communautés urbaines ;
- aux métropoles ;
- à la métropole de Lyon, sous réserve des dispositions prévues à l'article L. 5722-7-1 ;
- aux autorités organisatrices de la mobilité auxquelles ont adhéré une communauté de communes, une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ; et
- à l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de L. 5722-7-1.

Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.

Dans les communes et les établissements publics compétents pour l'organisation de la mobilité ou des transports urbains dont la population est inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux du versement est fixé dans la limite de 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code.

Texte du projet de loi

~~d) A son quatorzième alinéa, les mots : « de transports urbains » sont supprimés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

d) (Supprimé)

Amdt COM-557

d bis) (nouveau) Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires définis à

Dispositions en vigueur

En cas d'extension du périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, de la métropole de Lyon ou d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux de versement destiné au financement des transports en commun applicable sur le territoire des communes incluses peut être réduit ou porté à zéro par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de douze ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement de transport n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur. Le taux adopté pour ces communes et établissements publics de coopération intercommunale ne peut être inférieur au taux qui leur était applicable l'année précédant la modification de périmètre. Ces dispositions sont applicables lors de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le taux de versement destiné au financement des transports en commun peut être réduit, dans des conditions identiques, par décision de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1, lorsque le ressort territorial de cette autorité organisatrice de transports urbains s'étend à de nouvelles communes.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aux communes incluses dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de mobilité, soit de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de mobilité à un établissement public de coopération intercommunale doté

Texte du projet de loi

e) ~~Dans les première et quatrième phrases de son~~ quinzième alinéa, les mots : « ~~des~~ transports en commun » sont remplacés par les mots : « ~~des~~ services de mobilité » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'article L. 2333-65. » :

Amdt COM-483

e) Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;

Dispositions en vigueur

de fiscalité propre dont elles sont membres. Elles s'appliquent également à la métropole de Lyon ou, le cas échéant, à l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1.

Toute modification de taux entre en vigueur au 1^{er} janvier ou au 1^{er} juillet de chaque année ; la délibération fixant le nouveau taux est transmise par l'autorité organisatrice de la mobilité ou de transports urbains aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1^{er} novembre ou le 1^{er} mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates.

II. – Abrogé

Art. L. 2333-68. – Sous réserve des dispositions des articles L. 2333-70 et L. 5722-7-1, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu'au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement

Texte du projet de loi

f) ~~Dans~~ la première phrase ~~de son~~ dix-septième alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;

g) ~~Aux troisième, cinquième et quinzième~~ alinéas, les mots « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des mobilités » ;

5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :

a) ~~Dans sa~~ première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

f) À la première phrase du dix-septième alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;

g) À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des mobilités » ;

5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;

Dispositions en vigueur

de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports.

Art. L. 2333-70. – I. – Le

produit de la taxe est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui rembourse les versements effectués :

1° Aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement et à titre gratuit le transport collectif de tous leurs salariés, ou de certains d'entre eux au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;

2° Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, prévues aux documents d'urbanisation, lorsque ces périmètres ou ces zones sont désignés par la délibération mentionnée à l'article L. 2333-66.

Les dispositions du présent I s'appliquent à la métropole de Lyon, sous réserve des dispositions de l'article L. 5722-7-1.

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement

Texte du projet de loi

b) ~~Dans sa~~ seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les ~~mots~~ : « ~~des articles~~ L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont ~~remplacés par les~~ ~~mots~~ : « ~~des articles~~ L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;

6° ~~A~~ l'article L. 2333-70, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

b) À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L.1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;

6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

Amdt COM-558

Dispositions en vigueur

transport contribuant à en établir le montant.

Les informations transmises aux communes ou aux établissements publics sont couvertes par le secret professionnel.

Les dispositions du présent II s'appliquent également à la métropole de Lyon, sous réserve des dispositions de l'article L. 5722-7-1.

Les modalités d'application du présent II sont déterminées par un décret en Conseil d'État.

Art. L. 2333-65. – L'assiette du versement de transport est constituée des revenus d'activité tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination de l'assiette des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie. Le versement est recouvré dans les mêmes conditions et sous les mêmes garanties que lesdites cotisations.

Art. L. 2333-73. – Les demandes de remboursement du versement de transport se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle ce versement a été acquitté.

Art. L. 2531-2. – I. – Dans la région d'Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, sont assujetties à un versement de transport lorsqu'elles emploient au moins onze salariés.

Les employeurs qui, en raison de l'accroissement de leur effectif, atteignent onze salariés sont dispensés pendant trois ans du paiement du versement. Le montant du versement

Texte du projet de loi

~~7° Aux articles L. 2333-65 et L. 2333-73, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;~~

~~8° Aux articles L. 2531-2, L. 2531-3, au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6 et à l'article L. 2531-9, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

7° bis (nouveau) L'intitulé de la section I du chapitre unique du titre III du livre V de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;

Amdt COM-270

8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

Amdt COM-558

Dispositions en vigueur

est réduit de 75 %, 50 % et 25 % respectivement chacune des trois années suivant la dernière année de dispense. Pour les employeurs qui sont dispensés du versement en 1996, la dispense de paiement s'applique jusqu'au 31 décembre 1999.

.....
Art. L. 2531-3. – L'assiette du versement de transport est constituée des revenus d'activité tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination de l'assiette des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie. Le versement est recouvré dans les mêmes conditions et sous les mêmes garanties que lesdites cotisations.

Art. L. 2531-6. – I. – A. – Les employeurs visés à l'article L. 2531-2 sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

.....
II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement au Syndicat des transports d'Ile-de-France, à sa demande, les données et informations relatives au versement transport contribuant à en établir le montant.

.....
Art. L. 2531-9. – Les demandes de remboursement du versement de transport se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle le versement a été acquitté.

Art. L. 2531-5. – Sous réserve des dispositions de l'article L. 2531-7, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics réguliers de personnes effectués dans la région des

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Dispositions en vigueur

transports parisiens.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut également contribuer sur les ressources provenant de ce versement au financement :

– de mesures prises en application de la politique tarifaire mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

– des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant de l'organisation de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports ;

– à titre accessoire et dans le cadre de conventions passées entre le syndicat et les gestionnaires, de dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipements affectés au transport et mentionnés par le plan de déplacements urbains, tels que des gares routières, des parcs relais et des centres d'échanges correspondant à différents modes de transport ;

– des opérations visant à favoriser l'usage combiné des transports en commun et de la bicyclette.

Texte du projet de loi

9° ~~Au~~ troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en ~~Ile-de-France~~ » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 » ;

10° ~~Au quatrième alinéa de~~ l'article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 » ;

11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :

a) La première phrase ~~de son premier alinéa est remplacée par les dispositions suivantes~~ :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ;

10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 du même code » ;

10° bis (nouveau) Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;

Amdt COM-271

11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :

a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des

Dispositions en vigueur

Art. L. 5722-7. – Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des transports dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 à L. 2333-75.

Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. Dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans le ressort

Texte du projet de loi

~~« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes dites multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;~~

b) ~~Dans~~ la seconde phrase ~~de son~~ second alinéa, après ~~les mots~~ : « ; le cas échéant, », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » ~~et~~ les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes dites multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;

a bis) (nouveau) La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ;

Amdt COM-559

b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot : « échéant, », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;

Dispositions en vigueur

qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.

Art. L. 5722-7-1. – Les syndicats mixtes composés exclusivement ou conjointement de communes, de départements ou d'établissements publics de coopération intercommunale peuvent également instituer, dans les conditions prévues à l'article L. 2333-64, le versement destiné au financement des transports, lorsqu'ils sont compétents pour l'organisation de la mobilité.

Le syndicat mixte chargé des transports auquel la métropole de Lyon transfère les compétences d'infrastructures de transports

Texte du projet de loi

~~c) L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :~~

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;

12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés, ~~dans chacune de leurs occurrences,~~ par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

~~b) Le I de l'article L. 5722-7-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :~~

« Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;

12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa et à la première phrase des deuxième et troisième alinéas, les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »

Dispositions en vigueur

collectifs, de gestion et d'exploitation des réseaux de transports collectifs peut instituer en lieu et place de celle-ci le versement destiné au financement des transports dans les conditions prévues à l'article L. 2333-64. Pour l'application du même article L. 2333-64, est pris en compte le ressort de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports.

Si la métropole de Lyon conserve toutes les autres compétences liées à sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, une quote-part de versement destiné au financement des transports lui est reversée par le syndicat mixte. Cette fraction est déterminée par délibérations concordantes de la métropole de Lyon et du syndicat.

Texte du projet de loi

II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du *a* du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du *a* du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

Article 2 bis (nouveau)

I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.

Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa du présent I lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement.

La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.

II. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.

III. – Les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amdt COM-624

Article 3

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :

1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, ~~certaines communautés d'agglomération et certaines~~ communautés de communes, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande,

Article 3

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :

1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les communautés de communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône

Amdt COM-554

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de ~~ce syndicat~~ peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;

3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :

1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé en vertu du I peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais et du Pays de l'Ozon, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de cet établissement peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

Amdts COM-564, COM-413

1° bis (nouveau) La définition de la gouvernance de cet établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant ;

Amdt COM-413

2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;

3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :

Amdt COM-554

1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé en vertu du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public prévue en vertu du I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.

III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

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

Section 1

**Coopération entre autorités
organisatrices de la mobilité**

Article 4

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

Code des transports

**PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS COMMUNES**

**LIVRE II : LES PRINCIPES
DIRECTEURS DE
L'ORGANISATION DES
TRANSPORTS**

**TITRE I^{ER} : LA COORDINATION
DES AUTORITES PUBLIQUES**

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

2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public prévue en vertu du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.

III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

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

Section 1

**Coopération entre autorités
organisatrices de la mobilité**

Article 4

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« CHAPITRE V

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

« Section 1

« *Dispositions générales*

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

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

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

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

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

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

« Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite → ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« CHAPITRE V

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

« Section 1

« *Dispositions générales*

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

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

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

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

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

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

« Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région.

Amdts COM-477, COM-125

« Art. L. 1215-1-1 (nouveau).

– Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file mentionné à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité mentionné au dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, et les départements concernés. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire.

« Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1215-1.

« Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Sa mise en œuvre fait l'objet d'un bilan annuel, présenté aux comités des partenaires mentionnés à l'article L. 1231-5.

« Il fait l'objet d'une évaluation tous les trois ans et, le cas échéant, est révisé. »

Amdts COM-478, COM-128

2° Après l'article L. 1231-4, tel qu'il résulte de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1231-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-5. – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3

2° Après l'article L. 1231-4, il est inséré un article L. 1231-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-5. – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité; de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place, et au moins une fois par an.

Amdt COM-129

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1.

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1.

« Lorsqu'elle intervient en application ~~des dispositions~~ du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité. » ;

« Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité. » ;

3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :

3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :

a) Les mots : « autorités organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;

a) Les mots : « autorités organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;

b) Il est ~~complété~~ par un alinéa ainsi rédigé :

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le département peut en être membre. » ;

« Le département peut en être membre. » ;

4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :

4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :

a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;

a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;

Art. L. 1231-10. – Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transports peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'elles organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Art. L. 1231-11. – Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 peut, en lieu et place de ses membres, organiser des services publics réguliers et des

Dispositions en vigueur

services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Texte du projet de loi

b) Les mots : « ~~des services~~ publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « ~~des services~~ de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;

5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, ~~Île-de-France~~ Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'~~Île-de-France~~ ou de leurs groupements- » ;

6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 5° du I ~~de l'article 4 de la présente loi~~, s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en ~~Île-de-France~~ intervenant à compter ~~de l'entrée en vigueur~~ de la présente loi.

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

Code général des collectivités territoriales

Art. L. 1111-9. – I. – Les compétences des collectivités territoriales dont le présent article prévoit que l'exercice nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales sont mises en œuvre dans le respect des règles suivantes :

.....
II. – La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;

5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; »

6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 5° du présent I. s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la date de publication de la présente loi.

Amdt COM-560

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

Dispositions en vigueur

des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives :

1° A l'aménagement et au développement durable du territoire ;

.....

7° A l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports, notamment à l'aménagement des gares ;

.....

Art. L. 3232-1-1. – Pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire, le département met à la disposition des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale qui ne bénéficient pas des moyens suffisants pour l'exercice de leurs compétences dans le domaine de l'assainissement, de la protection de la ressource en eau, de la restauration et de l'entretien des milieux aquatiques, de la prévention des inondations, de la voirie, de l'aménagement et de l'habitat une assistance technique dans des conditions déterminées par convention.

.....

Code des transports

Texte du projet de loi

1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« 7° ~~A l'organisation des~~ mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares- » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après ~~les mots~~ : « ~~de la~~ voirie, » sont insérés les mots : « de la mobilité, ».

Section 2

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

Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :

« 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; »

Amdt COM-244 rect.

2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie, »₂ sont insérés les mots : « de la mobilité, ».

Section 2

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

Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

Dispositions en vigueur

Chapitre IV : Les plans de déplacement urbains

Art. L. 1214-1. – Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Art. L. 1214-2. – Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

Texte du projet de loi

2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ~~remplacé par l'intitulé~~ : « Les plans de mobilité » ;

3° L'article L. 1214-1 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 1214-1. – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;

4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :

a) ~~A son premier alinéa, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;~~

b) ~~Son deuxième alinéa est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;~~

c) ~~A son troisième alinéa, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et les mots : « l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées » sont remplacés par les mots : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite » ;~~

d) ~~A son quatrième alinéa, les mots : « et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » sont supprimés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ;

3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-1. – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;

4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;

c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ; »

d) Après le mot : « piéton », la fin du quatrième alinéa est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; »

Amdt COM-514

d bis) (nouveau) Après le

Dispositions en vigueur

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

Texte du projet de loi

e) ~~Son cinquième alinéa est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;~~

f) ~~A son huitième alinéa, après les mots : « pour certaines catégories d'usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et les mots : « des véhicules bénéficiant du label « auto-partage » tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label « auto-partage » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

même quatrième alinéa, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :

« 3° bis La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ; »

Amdt COM-432 rect. bis

e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;

f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" » ;

Dispositions en vigueur

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

Texte du projet de loi

~~g) A son neuvième alinéa, après les mots : « aux activités commerciales et artisanales », sont insérés les mots : « et de la population » et après les mots : « la localisation des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;~~

~~h) Son dixième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :~~

~~« 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et collectivités publiques, notamment ceux travaillant dans les établissements scolaires, en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

g) Au 8°, après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et de la population » et après les mots : « la localisation des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;

h) Le 9° est ainsi rédigé :

« 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »

Amdt COM-513

i) (nouveau) Après le dixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces derniers, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »

Amdt COM-513

4° bis (nouveau) _____ Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

ainsi rédigés :

**Amdts COM-515, COM-82
rect., COM-101 rect., COM-316
rect., COM-443 rect.**

« Art. L. 1214-2-1 (nouveau) »

– Le plan de mobilité comprend un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires. Le plan définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.

Amdt COM-515

« Art. L. 1214-2-2 (nouveau) »

– Le plan de mobilité intègre, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;

Amdts COM-82 rect., COM-101 rect., COM-316 rect., COM-443 rect.

5° L'article L. 1214-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-3. –

L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité de plus de 100 000 habitants. » ;

.....
Art. L. 1214-3. –

L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

5° A l'article L. 1214-3, ~~les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;~~

Dispositions en vigueur

Art. L. 1214-4. – Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Art. L. 1214-5. – Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe.

Texte du projet de loi

6° L'article L. 1214-4 est ainsi ~~modifié~~ :

a) ~~A son premier alinéa, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » et le mot : « délimite » est remplacé par les mots : « peut délimiter » ;~~

b) ~~A son second alinéa, le mot : « précise » est remplacé par les mots : « peut préciser » ;~~

7° ~~Aux articles L. 1214-5 et L. 1214-6, à l'article L. 1214-7 dans ses deux occurrences, et à l'article L. 1214-8, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Amdt COM-448 rect.

6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;

Amdts COM-284 rect., COM-447 rect., COM-100 rect.

a) *(Alinéa supprimé)*

b) *(Alinéa supprimé)*

7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier et dernier alinéas de l'article L. 1214-7 et à l'article L. 1248-8, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;

7° bis (nouveau)
L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à

Dispositions en vigueur

Art. L. 1214-6. – Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains.

Art. L. 1214-7. – Le plan de déplacements urbains est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement ou avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Pour les plans de déplacements urbains approuvés ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales avant l'adoption du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, l'obligation de compatibilité mentionnée à l'alinéa précédent s'applique à compter de leur révision.

Le plan de déplacements urbains prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec

Texte du projet de loi

8° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'article L. 229-26 du code de l'environnement et couvrant tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;

Amdt COM-435 rect.

8° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;

Dispositions en vigueur

les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales.

Art. L. 1214-8. – Le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Art. L. 1214-8-1. – Des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain sont réalisés à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains. Les modalités de ces évaluations et de ces calculs sont précisées par le décret prévu à l'article L. 1214-13.

Art. L. 1214-8-2. – I. – Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

.....
II. – Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.
.....

Texte du projet de loi

9° ~~A l'article L. 1214-8-1, les mots : « à l'intérieur du périmètre de transports urbain » sont remplacés par les mots : « à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;~~

10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :

a) ~~Au premier alinéa de son I,~~ les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ;

b) ~~A son II,~~ les mots : « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, » sont remplacés par les mots : « Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, » ;

11° ~~L'article L. 1214-12 est remplacé par les dispositions~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;

10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa du I, les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ;

b) Au début du II, les mots : « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, » sont remplacés par les mots : « Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, » ;

11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4 à L. 1214-5, L. 1214-8 et L. 1214-8-1 s'appliquent au plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France.

Art. L. 1214-14. – Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre.

Les services de l'État, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.

.....
Art. L. 1214-15. – Le projet de plan de déplacements urbains est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernés dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Texte du projet de loi

~~suivantes :~~

« Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région ~~He-de-France.~~ » ;

12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après ~~les mots :~~ « ~~de gestionnaires d'un réseau routier~~ », sont insérés les mots : «, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;

13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :

a) ~~A son~~ deuxième alinéa, après ~~les mots :~~ « ~~départementaux et régionaux~~ », sont insérés les mots : « aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;

b) ~~So~~n dernier alinéa est supprimé ;

14° ~~Avant le premier alinéa~~ de l'article L. 1214-16, il est ~~inséré~~ un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région Ile-de-France. » ;

12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après le mot : « routier », sont insérés les mots : «, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;

13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, après le mot : « régionaux », sont insérés les mots : « aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III

Dispositions en vigueur

Art. L. 1214-16. –

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Texte du projet de loi

du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;

15° ~~II est inséré, après l'article L. 1214-23-1, un article L. 1214-23-2 ainsi rédigé :~~

« Art. L. 1214-23-2. – I. –

Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage d'apporter aux dispositions du plan ~~de mobilité~~, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents; d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II.

« II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément ~~aux dispositions~~ du II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;

15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés :

Amdt COM-481

« Art. L. 1214-23-2. – I. –

Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article.

Amdts COM-526, COM-258 rect.

« II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Art. L. 1214-24. – Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l’initiative du Syndicat des transports Ile-de-France.

Les services de l’État sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l’environnement mentionnées à l’article L. 141-1 du code de l’environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Le plan de déplacements urbains peut être adapté dans les conditions définies à l’article L. 300-6-1 du code de l’urbanisme.

sont arrêtées par l’organe délibérant de l’autorité organisatrice de la mobilité.» ;

16° Au deuxième alinéa de l’article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

~~17° Il est inséré, après l’article L. 1214-29,~~ un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° ~~.....~~ du ~~.....~~ d’orientation des mobilités disposent d’un délai de ~~dix huit~~ mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;

de l’autorité organisatrice de la mobilité.»

« Art. L. 1214-23-3 (nouveau).
– Lorsqu’elle intervient en application du II de l’article L. 1231-1, la région peut élaborer le plan prévu à l’article L. 1214-1 sur le territoire d’une ou de plusieurs communautés de communes concernées et situées au sein d’un même bassin de mobilité. » ;

Amdt COM-481

16° Au deuxième alinéa de l’article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° du d’orientation des mobilités, et soumises à l’obligation mentionnée à l’article L. 1214-3, disposent d’un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;

Dispositions en vigueur

Art. L. 1214-31. – Le plan local de déplacements urbains est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

Le périmètre sur lequel il est établi est arrêté par le représentant de l'État dans le ou les départements concernés dans un délai fixé par voie réglementaire après transmission de la demande.

Le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils départementaux intéressés, les services de l'État et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Texte du projet de loi

18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les mots : « et le Syndicat des transports d'~~Ile-de-France~~ » sont remplacés par les mots : « , ~~Ile-de-France~~ Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

17° bis (nouveau) _____ À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties » sont remplacés par les mots : « est complété » ;

Amdt COM-204 rect. bis

18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les mots : « et le Syndicat des transports d'~~Ile-de-France~~ » sont remplacés par les mots : « , ~~Ile-de-France~~ Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

18° bis (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé :

« Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ;

18° ter (nouveau) _____ À l'article 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au troisième alinéa de l'article L. 1214-32 » ;

Amdt COM-204 rect. bis

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES	<p>19° Il est inséré, après la section 3 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie, une section 4 ainsi rédigée :</p>	<p>19° <u>Le</u> chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie <u>est ainsi modifié</u> :</p>
		<p><u>a) La section 4 devient la section 5 ;</u></p>
		<p><u>b) La section 4 est ainsi rétablie :</u></p>
		Amdt COM-562
LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS		
TITRE I^{ER} : LA COORDINATION DES AUTORITES PUBLIQUES		
Chapitre IV : Les plans de déplacement urbains		
	<p><i>« Section 4</i></p>	<p><i>« Section 4</i></p>
	<p><i>« Dispositions propres aux plans de mobilité rurale</i></p>	<p><i>« Dispositions propres aux plans de mobilité rurale</i></p>
	<p><i>« Sous-section 1</i></p>	<p><i>« Sous-section 1</i></p>
	<p><i>« Dispositions générales</i></p>	<p><i>« Dispositions générales</i></p>
	<p><i>« Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.</i></p>	<p><i>« Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.</i></p>
	<p><i>« Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.</i></p>	<p><i>« Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.</i></p>
	<p><i>« Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.</i></p>	<p><i>« Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.</i></p>
	<p><i>« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et</i></p>	<p><i>« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et</i></p>

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

régionaux concernés ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

« Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

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

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

« La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme, peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Amdt COM-68 rect. bis

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

Amdts COM-6 rect. bis, COM-58 rect.

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

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

« La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme, peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

« *Sous-section 2*

« *Dispositions diverses*

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

~~20° La section 4 du même chapitre IV devient la section 5.~~

~~II. – Les articles du code des transports dans leur rédaction résultant des dispositions des 1° à 14° ainsi que des 16° à 20° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.~~

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

totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

« *Sous-section 2*

« *Dispositions diverses*

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

20° (*Supprimé*)

Amdt COM-562

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

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

**Code général des collectivités
territoriales**

Art. L. 4251-1. – La région, à l’exception de la région d’Ile-de-France, des régions d’outre-mer et des collectivités territoriales à statut particulier exerçant les compétences d’une région, élabore un schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires.

Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d’équilibre et d’égalité des territoires, d’implantation des différentes

~~III. – Au deuxième alinéa de l’article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et de développement des transports » sont remplacés par les~~

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

Dispositions en vigueur

infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

Code de l'urbanisme

Art. L. 123-1. – Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement

Texte du projet de loi

~~mots : « de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises ».~~

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

V. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

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

Amdt COM-561

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

Amdt COM-561

V. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

international de cette région.

.....
Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Art. L. 151-16. – Le règlement peut identifier et délimiter les quartiers, îlots et voies dans lesquels est préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité, et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer cet objectif.

Texte du projet de loi

1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après ~~les mots~~ : « ~~activités~~ industrielles », est inséré le mot : « logistiques, » ;

2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. »

VI. – ~~Les dispositions de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, dans leur rédaction résultant du 1° du V du présent article, entrent~~ en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région d'~~Ile de France~~.

VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après le mot : « industrielles », il est inséré le mot : « logistiques, » ;

1° bis (nouveau) Au 3° de l'article L. 131-4, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;

Amdt COM-561

2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » ;

3° (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 151-47, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité ».

Amdt COM-561

VI. – Le 1° du V du présent article entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
Code de l'environnement	déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.	déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.
Section 3 : Plans de déplacements urbains	VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est remplacée par les dispositions suivantes :	VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est <u>ainsi rédigée :</u>
<u>Art. L. 222-8.</u> – Les	« Section 3	« Section 3
prescriptions relatives aux plans de déplacements urbains sont énoncées au chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.	« Plans de mobilité	« Plans de mobilité
	« Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I ^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »-	« Art. L. 222-8. – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I ^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »
	IX. – Les dispositions des VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1 ^{er} janvier 2021.	IX. – Les VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1 ^{er} janvier 2021.
	CHAPITRE III	CHAPITRE III
	Mobilité solidaire	Mobilité solidaire
	Article 6	Article 6
		<u>Le code des transports est ainsi modifié :</u>
		<u>1° Après l'article L. 1215-1, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, il est inséré un article L. 1215-2 ainsi rédigé :</u>
		<u>« Art. L. 1215-2. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. » ;</u>
	I. Après le sixième alinéa du I de l'article L. 1231-1-1 et après le septième alinéa du I de l'article L. 1231-3, créés, respectivement, par les 7° et 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :	<u>2° Le I des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :</u>
	« 6° Des services de mobilité	« 6° Des services de mobilité

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

solidaire ~~et~~ verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et ~~elle~~ des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, ~~ou contribuer au développement de tels services.~~ »

~~II. Le 1^o du II de l'article L. 1241-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 13^o du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« A cette fin, il peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer à leur développement et verser des aides individuelles à la mobilité. Ile de France Mobilités, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. »~~

Article 7

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

3° Le I de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

4° Après l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1241-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-1-1. – Île-de-France Mobilités, les départements de la région Île-de-France et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. »

Amdt COM-475

Article 7

Dispositions en vigueur

Code des transports

Art. L. 1111-5. – Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Code général des collectivités territoriales

Art. L. 2224-37. – Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et 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 mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires.

Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande

Texte du projet de loi

I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

2° Il est ~~complété~~ par un alinéa ainsi rédigé :

« Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ~~ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.~~ »

II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »

Amdt COM-261 rect.

II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L. 2224-31, aux autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au titre III du livre II de la première partie du code des transports et, en Ile-de-France, au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sans préjudice des consultations prévues par d'autres législations, l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité ou de gaz et le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité ou de gaz émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge ou de points de ravitaillement en gaz soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article.

Code des transports

Art. L. 1802-1. – Pour leur application dans les départements de

Texte du projet de loi

« Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début ~~de son~~ premier

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. –

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
<p>Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :</p>	<p>alinéa, est inséré le chiffre « I » ;</p>	<p>» ;</p>
<p>a) Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'État compétent en mer ;</p>		
<p>b) Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent.</p>		
	<p>2° II est complété par trois alinéas ainsi rédigés :</p>	<p><u>2° Est ajouté un II ainsi rédigé :</u></p>
	<p>« II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :</p>	<p>« II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :</p>
	<p>« 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;</p>	<p>« 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;</p>
	<p>« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »</p>	<p>« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »</p>
	<p>II. – L'article L. 1811-2 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p><u>II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé :</u></p>
<p><u>Art. L. 1811-2.</u> – Pour l'application des articles L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28,</p>	<p>« Art. L. 1811-2. – Pour l'application des dispositions des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, de</p>	<p><u>« Art. L. 1811-2. – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L.1214-1 à L. 1214-10,</u></p>

Dispositions en vigueur

L. 1214-30 à L. 1214-35, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 1851-2, L. 3111-1 à L. 3111-6, L. 3111-12 et L. 3131-1 et des articles L. 5431-2 et L. 5431-3 il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, une autorité organisatrice de transports unique compétente sur l'ensemble du territoire de ces collectivités.

Art. L. 1811-3. – En Guadeloupe, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du congrès des élus départementaux et régionaux, du conseil départemental et du conseil régional, délibérant dans les conditions prévues aux articles L. 5915-1 à L. 5915-3 du code général des collectivités territoriales.

En Martinique et en Guyane, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée et le périmètre unique de transports délimité par décret, après avis conforme de l'assemblée de la collectivité territoriale.

Art. L. 1811-4. – A La Réunion, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du conseil départemental et du conseil régional.

Art. L. 1811-5. – L'autorité organisatrice de transports unique ainsi désignée peut déléguer l'exercice de tout ou partie de sa compétence à un établissement public de coopération intercommunale compétent dans les conditions prévues à l'article L. 5210-4 du code général

Texte du projet de loi

~~celles des articles L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28 ayant un objet ainsi que de celles des articles L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités.~~ »

III. – ~~Aux articles L. 1811-3 à L. 1811-5 du même code,~~ les mots : « ~~autorité organisatrice~~ de transports unique » sont remplacés par les mots : « ~~autorité organisatrice~~ unique de la mobilité » et les mots : « ~~périmètre unique~~ de transports » sont remplacés par les mots : « ~~périmètre unique~~ des mobilités ».

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »

Amdt COM-563

III. – A. Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et les mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités ».

B. À l'article L. 1811-5 du code des transports, les mots : « autorité organisatrice de transports unique » sont remplacés par les mots : « autorité organisatrice unique de la mobilité ».

Dispositions en vigueur

des collectivités territoriales.

Art. L. 1811-3. – En Guadeloupe, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du congrès des élus départementaux et régionaux, du conseil départemental et du conseil régional, délibérant dans les conditions prévues aux articles L. 5915-1 à L. 5915-3 du code général des collectivités territoriales.

En Martinique et en Guyane, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée et le périmètre unique de transports délimité par décret, après avis conforme de l'assemblée de la collectivité territoriale.

Art. L. 1811-4. – A La Réunion, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du conseil départemental et du conseil régional.

Art. L. 1831-1. – Les dispositions du chapitre IV du titre I^{er} ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV, des titres II et III du livre VI et du livre VII, ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy en tant qu'elles concernent les transports routiers.

Art. L. 1841-1. – Les dispositions du chapitre IV du titre I^{er} ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV, des titres II et III du livre VI et du livre VII, ne sont pas applicables à Saint-Martin en tant qu'elles concernent les transports routiers.

Texte du projet de loi

IV. – ~~A~~ l'article L. 1811-3 du ~~même code~~, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.

V. – ~~A~~ l'article L. 1811-4 du ~~même code~~, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.

VI. – ~~A~~ l'article L. 1831-1 du ~~même code~~, les mots : « du chapitre IV » ~~sont remplacés par les mots~~ : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

VII. – ~~A~~ l'article L. 1841-1 du ~~même code~~, les mots : « du chapitre IV » ~~sont remplacés par les mots~~ : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

IV. – Au premier alinéa de l'article L. 1811-3 du code des transports, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.

V. – À l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.

VI. – À l'article L. 1831-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

VII. – Au premier alinéa de l'article L. 1841-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du ~~même code~~ est ainsi modifié :

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

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

2° ~~Le chapitre est complété par~~ un article L. 1851-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1851-5.* – Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission ~~européenne~~ du 31 mai 2017, complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

~~IX. – A l'article L. 2331-1 du même code, après les mots : « L. 2112-1, » sont insérés les mots : « L. 2121-3-1, ».~~

~~X. – A l'article L. 2341-1 du même code, après les mots : « L. 2112-1, » sont insérés les mots : « L. 2121-3-1, ».~~

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

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

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

Amdt COM-563

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

« *Art. L. 1851-5.* – Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

IX et X. – (*Supprimés*)

Amdt COM-482

Art. L. 2331-1. – Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Art. L. 2341-1. – Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Martin.

**TITRE II
RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES
NOUVELLES MOBILITÉS**

CHAPITRE I^{ER}

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

**TITRE II
RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES
NOUVELLES MOBILITÉS**

CHAPITRE I^{ER}

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

numériques

numériques

Section 1

Section 1

**Ouverture des données nécessaires
au développement de services
numériques de mobilité**

**Ouverture des données nécessaires
au développement de services
numériques de mobilité**

Article 9

Article 9

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

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

**Chapitre V : L'accès aux données
nécessaires à l'information du
voyageur**

~~1° L'intitulé du chapitre V est remplacé par l'intitulé suivant : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;~~

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

~~2° Avant l'article L. 1115-1, est inséré l'intitulé d'une section 1 ainsi rédigé : « Section 1 : Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » ;~~

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend l'article L. 1115-1 ;

~~3° L'article L. 1115-1 est remplacé par les dispositions suivantes :~~

3° Le même article L. 1115-1 est ainsi rédigé :

Art. L. 1115-1. – Les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport. Dans ce but, elles sont diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite.

« *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux :

« *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux :

Les personnes tenues de diffuser ces données sont les exploitants des services de transport et de mobilité et, le cas échéant, les autorités organisatrices de transport.

« 1° Les autorités chargées des transports au sens du ~~règlement mentionné au premier alinéa~~ sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;

« 1° Les définitions de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens de ce règlement sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;

Les données mentionnées au premier alinéa sont les données numériques :

~~« 2° Les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructures de transport, les gestionnaires de stationnement en ouvrage ou sur voirie et les fournisseurs de services de transports à la demande au sens du règlement~~

« 2° (*Supprimé*)

Amdt COM-529

Dispositions en vigueur

1° Relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport ;

2° Issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux gérés par ou pour le compte des autorités organisatrices de transport.

Les personnes soumises au présent article sont réputées remplir leurs obligations dès lors qu'elles sont adhérentes à des codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices préalablement établis par elles et rendus publics, pour autant que ces documents établissent les conditions de diffusion et d'actualisation des données. Ces documents définissent notamment :

a) Le niveau de disponibilité des données de nature à permettre leur réutilisation immédiate. Est défini, en particulier, le rythme auquel les données sont rendues disponibles et diffusées ;

Texte du projet de loi

~~mentionné au premier alinéa sont ceux désignés à l'article 2 de ce même règlement ;~~

« 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier ~~alinéa~~, les données statiques ~~ainsi que les données~~ dynamiques sur les déplacements et la circulation, telles que définies aux paragraphes 7 ~~et 8~~ de l'article 2 ~~de ce~~ règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration ;

« 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ;

« 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;

« 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules ~~et de~~ ~~eycles~~ fournissent les données statiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules et des ~~eycles~~ disponibles, dans les conditions mentionnées ~~au 3°~~. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7, 8 et 14 de l'article 2 du même règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration ;

Amdts COM-530, COM-568 rect.

« 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ;

« 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;

« 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, des cycles et des engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

prestataires chargés de l'exécution du service. » ;

de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution du service. » ;

b) En vue de fournir les données en temps réel, le délai raisonnable et les conditions techniques de diffusion de celles-ci ;

c) En vue de faciliter l'organisation de l'intermodalité, le niveau d'information pertinent au sujet des variations significatives de l'offre de services, en particulier des variations saisonnières ;

d) La manière dont la connexion entre les systèmes d'informations, notamment par abonnement ou par requête, permet de fournir les données, et les conditions de continuité de la fourniture des données en cas de changement des modalités de leur diffusion ;

e) Les dérogations au principe de gratuité à l'égard des utilisateurs de masse, justifiées par des coûts significatifs de mise à disposition, sans toutefois que la contribution des utilisateurs puisse excéder ces coûts ;

f) En vue de garantir la qualité de l'information et des services ainsi que la sécurité des usagers, les conditions assurant le caractère complet et neutre de la réutilisation des données.

Les codes de conduite, les protocoles et les lignes directrices établis en application du présent article font l'objet d'une homologation conjointe par les ministres chargés des transports et du numérique.

Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État pour les personnes qui n'ont pas adopté ou adhéré aux documents homologués mentionnés à l'avant-dernier alinéa.

~~4° Après l'article L. 1115-1, sont insérés les articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :~~

Amdt COM-569

4° Sont ajoutés des articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« Art. L. 1115-2. – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, ~~respectivement dans l'aire urbaine englobant les métropoles et sur la partie du territoire régional ne relevant pas de l'aire urbaine~~ d'une métropole.

« ~~A~~ ce titre, ces autorités s'assurent de la fourniture des données à ~~l'interface numérique unique correspondant~~ au point d'accès national mentionné à l'article 3 du ~~règlement mentionné au premier alinéa~~. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ~~ce~~ règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.

« ~~H.~~ Les dispositions ~~de cet article sont également~~ applicables à la métropole de Lyon.

~~« Sur le territoire de la région Ile de France, la mission prévue au I est assurée par l'autorité désignée à l'article L. 1241-1.~~

« Art. L. 1115-3. – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 ~~de ce~~ règlement, lorsque ~~le volume~~ des données ~~transmise~~ à cet utilisateur ~~excède un seuil défini~~ par décret en Conseil d'État pris après

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Art. L. 1115-2. – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole.

Amdt COM-570

« À ce titre, ces autorités s'assurent de la fourniture des données au point d'accès national mentionné à l'article 3 du même règlement. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ledit règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.

Amdt COM-532

« Les dispositions du présent article sont applicables à la métropole de Lyon et, sur le territoire de la région Île-de-France, à l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code.

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-531

« Art. L. 1115-3. – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement, lorsque la transmission des données à cet utilisateur sollicite significativement le service de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« Art. L. 1115-4. – I. – Pour l'application de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée ~~d'évaluer~~ le respect des exigences prévues par ~~ce règlement tel que précisé par les dispositions des~~ articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

« Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au ~~point~~ b du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier ~~alinéa~~, tel que précisé par les ~~dispositions des~~ articles L. 1115-1 à L. 1115-3, est effectué par l'Autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente, ~~soit de façon aléatoire.~~

« L'Autorité peut demander aux ~~personnes mentionnées au~~ paragraphe 1 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa toutes informations et tous documents utiles à la réalisation ~~des~~ ~~contrôles mentionnés~~ au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.

« L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

fourniture des données, selon des critères définis par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Amdt COM-528

« Art. L. 1115-4. – I. – Pour l'application de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée de contrôler le respect des exigences prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement, tels que précisés par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.

« Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au b du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, tel que précisé par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3, est effectué par l'Autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente.

« L'Autorité peut demander aux autorités organisatrices de la mobilité, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.

Amdt COM-533

« L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.

« II. – L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur ~~l’évaluation~~ de la conformité aux exigences définies par ~~le règlement mentionné au premier alinéa du I, destiné à être intégré au rapport prévu au paragraphe 2 de l’article 10 de ce même règlement.~~

« III. – Un décret en Conseil d’État, pris après avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d’application du présent article. »

II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° ~~Au~~ chapitre III :

a) L’intitulé de la section 3 est ~~remplacée par les dispositions suivantes :~~

~~« Section 3~~

~~« Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;~~

b) L’article L. 1263-4 est ~~remplacé par les dispositions suivantes :~~

~~« Art. L. 1263-4. – Les personnes mentionnées au~~

documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.

« II. – L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur le contrôle de la conformité aux exigences définies par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du I.

Amdt COM-571

« III. – Un décret en Conseil d’État, pris après avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d’application du présent article. »

II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° A (nouveau). – Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-4 (nouveau). – Les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du présent code » ;

Amdt COM-572

1° Le chapitre III est ainsi modifié :

a) L’intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;

Amdt COM-534

b) L’article L. 1263-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1263-4. – Les autorités organisatrices de la mobilité.

**Section 3 : Règlements des
différends en matière de transport
routier de personnes**

Art. L. 1263-4. – Un décret en Conseil d’État précise les conditions

Dispositions en vigueur

d'application du présent chapitre.

Texte du projet de loi

~~paragraphe 1~~ de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 ~~de ce~~ même règlement, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre ~~de ce~~ règlement et des articles L. 1115-1 à ~~L. 1115-3~~.

« La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel ~~de la République française~~, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa et des articles L. 1115-1 à L. 1115-3, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 du même règlement, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.

Amdts COM-535, COM-536

« La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Amdt COM-536

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que co-contractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;

~~c) Le chapitre est complété par une section 4~~ ainsi rédigée :

« Section 4

« Dispositions d'application

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

2° L'article L. 1264-7 est ~~complété par un 9°~~ ainsi rédigé :

Art. L. 1264-7. – Sont sanctionnés dans les conditions prévues par la présente section :

1° Le non-respect, dans les délais requis, d'une décision prise par le collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application des sections 2 et 3 du chapitre III du présent titre ;

2° Le manquement aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article L. 1264-2, à l'exception de celles applicables aux personnes mentionnées au 1° de cet article, ou à l'obligation de donner accès à sa comptabilité prévue au même article ;

3° Le manquement aux obligations de communication

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que co-contractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;

c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

Amdt COM-534

« Dispositions d'application

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

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

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

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

Amdt COM-537 rect.

Dispositions en vigueur

d'informations prévues en application des articles L. 2132-7, L. 3111-24, L. 3114-11 du présent code et de l'article L. 122-31 du code de la voirie routière ;

4° Le manquement d'un gestionnaire d'infrastructure, d'un exploitant d'installation de service, de la SNCF, d'une entreprise ferroviaire ou d'un autre candidat, au sens du livre I^{er} de la deuxième partie, aux obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, notamment en cas de méconnaissance d'une règle formulée par l'autorité en application de l'article L. 2131-5 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4 ;

5° Le non-respect par la SNCF des règles fixant les conditions d'exercice des missions mentionnées à l'article L. 2102-1 ;

6° Le manquement d'un exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 ou de tout fournisseur de services à destination des entreprises de transport public routier dans ces aménagements, aux obligations prévues à la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ou aux obligations prévues par des décisions de l'autorité prises en application de la section 3 du même chapitre, à l'exception de l'article L. 3114-11 ;

7° Le manquement aux obligations prévues par des décisions de l'autorité prises en application de l'article L. 122-33 du code de la voirie routière ;

8° Le manquement aux obligations de transmission d'informations aux autorités organisatrices prévues à l'article L. 2121-19 du présent code.

Texte du projet de loi

« ~~9°~~ Le non-respect ~~des dispositions~~ des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

sur les déplacements multimodaux, et des articles L. 1115-1 à ~~L. 1115-3~~, ~~par l'une des personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 9 de ce règlement.~~ »

III. – La fourniture, par l'intermédiaire ~~de l'interface numérique unique~~, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, ~~pour le 1^{er} décembre 2021 au plus tard.~~

Article 10

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

**Amdts COM-537 rect.,
COM-574**

III. – La fourniture, par l'intermédiaire du point d'accès national, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, avant le 1^{er} décembre 2021.

Amdt COM-538

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

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

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

Amdt COM-462 rect. bis

Article 10

Dispositions en vigueur

**PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS COMMUNES**

**LIVRE I^{ER} : LE DROIT AU
TRANSPORT**

**TITRE I^{ER} : DISPOSITIONS
GENERALES**

**Chapitre V : L'accès aux données
nécessaires à l'information du
voyageur (Article L1115-1)**

Texte du projet de loi

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

« Section 2

« *Collecte et mise à
disposition des données sur les
déplacements*

« ~~des personnes handicapées
ou à mobilité réduite~~

« *Art. L. 1115-5.* – Les ~~personnes mentionnées aux 1^o et 2^o~~ de l'article ~~L. 1115-1~~ collectent, ~~chacune en ce qui la concerne~~, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de ~~ce même article~~.

« Ces données sont ~~mises à disposition~~ dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

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

« Section 2

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

« *Art. L. 1115-5.* – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de l'article L. 1115-1 du présent code.

Amdt COM-539

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

Amdts COM-539, COM-540

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

« Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les ~~personnes mentionnées aux 1^o et 2^o de l'article L. 1115-1 fournissent, chacune pour ce qui la concerne, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences, ou balises numériques, installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de ee même article.~~

« Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de l'article L. 1115-1.

Amdt COM-541

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-541

~~« Ces données sont mises à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3. »~~

**Code général des collectivités
territoriales**

Art. L. 2143-3. – Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité composée notamment des représentants de la commune, d'associations ou organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, d'associations ou organismes représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que de représentants d'autres usagers de la

Dispositions en vigueur

ville.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

.....
Code de la construction et de l'habitation

Texte du projet de loi

II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, ~~il est inséré~~ une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille ~~en priorité~~ l'accessibilité, par les 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. »

III. – Après l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation, ~~il est inséré un article L. 111-7-13 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 111-7-13. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille l'accessibilité, par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de deux-cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »

Amdt COM-542

III. – L'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rétabli :

Amdt COM-575

« Art. L. 111-7-12. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public rendent accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations. »

Amdt COM-543

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-543

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public fournissent l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences, ou balises numériques, installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations.~~

~~« Ces données sont mises à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3. »~~

~~IV. – La collecte et la fourniture des données prévues au I sont effectuées pour le 1^{er} décembre 2021 au plus tard.~~

IV. – La collecte et la fourniture des données prévues au I et au III du présent article sont effectuées avant le 1^{er} décembre 2021.

Amdt COM-544

Section 2

Section 2

Services d'information et de billettique multimodales

Services d'information et de billettique multimodales

Article 11

Article 11

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

Code des transports

**PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS COMMUNES**

**LIVRE I^{ER} : LE DROIT AU
TRANSPORT**

**TITRE I^{ER} : DISPOSITIONS
GENERALES**

**Chapitre V : L'accès aux données
nécessaires à l'information du
voyageur**

« Section 3

« Section 3

*« Services locaux
d'information et de billettique*

*« Services locaux
d'information et de billettique*

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

multimodales

multimodales

« Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

« Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

« Art. L. 1115-8. – Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.

« Art. L. 1115-8. – Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.

~~« Les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements, pour ce qui concerne les services de transport qu'ils organisent ou subventionnent dans le ressort territorial d'une région ou dans une aire urbaine, les opérateurs de ces services ainsi que les prestataires à qui les collectivités territoriales ou leurs groupements ont confié la gestion du stationnement sont tenus de fournir au service numérique multimodal mentionné au premier alinéa, à la demande de la personne qui le constitue ou le développe, l'accès à leur service numérique de vente ou de réservation de services de transport et de stationnement, dans les conditions fixées par contrat. Cet accès permet au moins l'achat d'un titre de transport faisant partie de la gamme des titres destinés aux voyageurs occasionnels ou, après inscription éventuelle au service, le paiement ou la réservation de services de transport ou de stationnement.~~

« Lorsque les autorités organisatrices de la mobilité fournissent un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de plusieurs services de transport ou de stationnement, les fournisseurs de services de transport et de stationnement opérant sur leur territoire leur octroient, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation. Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

Amdt COM-583 rect.

~~« Les conditions financières prévues au contrat mentionné au deuxième alinéa sont raisonnables et~~

(Alinéa supprimé)

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

~~définies sur la base de critères objectifs et pertinents. Ce contrat peut prévoir les modalités de présentation, par le service numérique multimodal, du service numérique de vente ou de réservation auquel il donne accès ainsi que l'échange d'informations entre les parties.~~

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

II. – ~~Les dispositions de l'article L. 1115-7 du code des transports éréé par le I entrent en vigueur le 1^{er} décembre 2021.~~

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

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

Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

Un projet de loi de ratification

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

II. – L'article L. 1115-7 du code des transports, tel qu'il résulte du I du présent article, entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

CHAPITRE II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

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

Amdt COM-576

Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

Un projet de loi de ratification

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

~~Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :~~

~~1° Rendre accessible aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours certaines données des véhicules routiers connectés, y compris des systèmes d'aide à la conduite ou de navigation intégrés au véhicule, nécessaires à l'exercice de leurs missions;~~

~~2° Rendre accessibles certaines données événementielles ou d'état de délégation de conduite enregistrées, en cas d'accident de la route, aux officiers et agents de police judiciaire ainsi qu'aux organismes chargés des enquêtes accidents ;~~

~~3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité et l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules.~~

~~Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

(Supprimé)

Amdt COM-131

Article 13 bis (nouveau)

Des données relatives à la connaissance de l'environnement de conduite d'un véhicule à moteur au sens de l'article R. 311-1 du code de la route équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule produites pendant la circulation dudit véhicule sur la voie publique, par les systèmes intégrés à ce véhicule ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de son représentant en

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

France, ou par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord aux fins de ce déplacement, à l'exclusion des données qui caractérisent le comportement de conduite du conducteur, sont rendues accessibles, dans un cadre contractuel, par le constructeur automobile ou son représentant en France, ou par le fournisseur de services d'aide à la conduite ou de navigation, ou son représentant en France pour les finalités et les destinataires suivants :

1° Pour les finalités relatives à la connaissance du trafic routier : aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité ;

2° Pour les finalités relatives à la connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement : aux gestionnaires d'infrastructures routières.

Les conditions de mise à disposition de ces données sont compatibles avec les exigences de la gestion du trafic routier, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières et de la préservation de la sécurité routière, notamment en matière de délais de mise à disposition.

Les informations mises à disposition ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la préservation de la sécurité routière.

Seules les personnes mentionnées aux 1° et 2° ou leurs sous-traitants sont autorisées à traiter les données ainsi rendues accessibles.

Ces personnes peuvent donner accès à ces données aux établissements publics exerçant un service public de recherche qui en formulent la demande dans le cadre d'un projet de recherche dont les résultats sont rendus publics.

Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

libertés, précise les données rendues accessibles aux différentes catégories de destinataires, et fixe les modalités de mise en œuvre du traitement pour les finalités mentionnées au présent article.

Les conditions financières d'accès à ces données sont définies par décret. Elles respectent le principe d'une contribution dans la limite des coûts de mise à disposition et, le cas échéant, du coût d'enrichissement des données spécifique à l'usage pour les finalités et les personnes mentionnées aux 1° et 2°.

Pour l'application du présent article, les traitements mentionnés à l'article 9 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés sont autorisés.

Amdt COM-201

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de ~~deux ans~~ à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, ~~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.

L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et ~~en organise l'accès pour en faciliter l'évaluation. Cette ordonnance fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de sa publication.~~

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, relative au covoiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses.

Amdts COM-581, COM-582

L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et définit les modalités de leur évaluation. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Amdt COM-582

Dispositions en vigueur

Code des transports

Art. L. 1231-15. – Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents. Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles

Texte du projet de loi

Section 3

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

Article 15

I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ~~complété par les dispositions suivantes~~ :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Section 3

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

Article 15

I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :

1° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le signe distinctif délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un signe distinctif. » ;

Amdt COM-584

2° Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :

Dispositions en vigueur

définissent au préalable ses conditions d'attribution.

Texte du projet de loi

« Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais ~~engagés par le conducteur~~ tels que définis à l'article L. 3132-1.

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, ~~dans sa rédaction résultant~~ du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par ~~les~~ alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, ~~Île-de-France~~ Mobilités, ~~seule~~ ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

Amdt COM-585

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.

Amdt COM-586

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

I bis (nouveau). – Le second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le label délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un label. »

Amdt COM-584

II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par cinq alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

conducteurs et de passagers.

« ~~Elle~~ peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais ~~engagés par le conducteur~~ tels que définis à l'article L. 3132-1.

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable ses conditions d'attribution.

Amdts COM-586, COM-587

« Il peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

Amdts COM-585, COM-586

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.

Amdt COM-586

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

**Code général des collectivités
territoriales**

Art. L. 2213-2. – Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;

3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte

III. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, ~~après~~ les mots : « ~~label "autopartage"~~ » sont ~~insérés~~ les mots : « ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de

III. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux

Dispositions en vigueur

“mobilité inclusion” portant la mention “stationnement pour personnes handicapées” mentionnée à l’article L. 241-3 du code de l’action sociale et des familles et aux véhicules bénéficiant du label “autopartage”.

Art. L. 2213-3. – Le maire peut, par arrêté motivé :

1° Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l’agglomération ;

2° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions, et l’arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises.

Code général des collectivités territoriales

Art. L. 2333-87. – I.-Sans préjudice de l’application des articles

Texte du projet de loi

covoiturage »-

IV. – L’article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, ~~autres que ceux mentionnés à l’alinéa précédent,~~ ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d’occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports ou ~~aux véhicules à très faibles émissions.~~ Les modalités d’application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d’État. »

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

véhicules bénéficiant d’un label “autopartage” ou aux véhicules bénéficiant d’un signe distinctif de covoiturage, »

Amdt COM-586

IV. – L’article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d’occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leur niveau d’émission de polluants atmosphériques. Les modalités d’application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d’État. »

Amdts COM-586, COM-588

Article 15 bis (nouveau)

Dispositions en vigueur

L. 2213-2 et L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5, peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable.

La délibération institutive établit :

1° Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement ;

2° Le tarif du forfait de post-stationnement, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement n'est pas réglée dès le début du stationnement ou est insuffisamment réglée. Son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée.

Le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement. Il tient compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement.

Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

La seconde phrase du sixième alinéa du I de l'article L. 2333-87 du

Dispositions en vigueur

stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents.

.....

Code de la route

Texte du projet de loi

Article 16

Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 130-9-1. – I. –

Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions ; des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.

« Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de ~~traitement~~ automatisés, ~~qui sont soumis aux dispositions de~~ la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

code général des collectivités territoriales est complétée par les mots : « , les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ».

**Amdts COM-589, COM-269,
COM-283**

Article 16

Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 130-9-1. – I. –

Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales, par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie ou, à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris, afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.

**Amdts COM-590, COM-132,
COM-591 rect., COM-133 rect.**

« Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« II. – ~~A~~ la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, les services ~~de police et de gendarmerie nationales~~ peuvent ~~également~~ utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. ~~Dans ce cadre,~~ les données issues de ces dispositifs peuvent ~~également~~ faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au ~~I~~. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

« III. – Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés ~~au I et au II~~ peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du ~~code de la route~~, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Amdt COM-592

« II. – À la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Les données issues de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au même I du présent article. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

Amdts COM-591 rect.,
COM-133 rect., COM-592, COM-593, COM-134

« III. – Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés aux I et II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du présent code, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du présent code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

d'immatriculation du véhicule.

« Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.

« Les données relatives aux autres véhicules ~~peuvent être, après~~ un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du ~~véhicules,~~ enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

d'immatriculation du véhicule.

« Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.

« Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

**Amdts COM-594, COM-135
rect.**

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

« Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une voie de circulation a été réservée dans les conditions mentionnées au I du présent article et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements mis en œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.

« Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

pour les besoins du constat qu'ils ont
compétence pour opérer.

« IV. – ~~Les dispositifs mentionnés au I et au II sont mis en œuvre~~ par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. ~~Ces dispositifs peuvent être mis en œuvre~~ à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de la circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport. ~~Dans ce cas,~~ une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

« IV. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

**Amdts COM-591 rect.,
COM-133 rect.**

« V. (nouveau). – La mise en place des dispositifs mentionnés aux I et II est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

Amdt COM-595

Code des transports

Article 17

I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :

Art. L. 3132-1. – Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

1° ~~À la deuxième~~ phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;

Article 17

I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;

2° Il est ~~complété par un~~

2° Il est ajouté un alinéa ainsi

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

~~second~~ alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment la nature des frais pris en considération. »

rédigé :

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

Amdt COM-597

I bis (nouveau). – Au titre III du livre II de la troisième partie du même code, il est inséré un chapitre unique ainsi rédigé :

« CHAPITRE UNIQUE

« Co-transportage de colis
(Division et intitulé nouveaux)

« Art. L. 3231-1 (nouveau). – Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte.

« La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux, et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

« L'activité de co-transportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

« Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage de frais pour l'exercice de l'activité de co-transportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises. Ce plafond ainsi que la nature des frais pris en considération sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports. »

Amdt COM-596

II. – Dans les conditions

II. – Dans les conditions

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

prévues à l'article 38 de la Constitution, ~~et~~ dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, ~~le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance~~ toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la ~~plate forme~~ de vérifier le respect, par les entreprises de transport ~~mises en relation~~, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

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

Article 18

~~Après l'article L. 1231-16 du code des transports, il est inséré un article L. 1231-17 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 1231-17. – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Ile de France, l'autorité organisatrice compétente prévue par l'article L. 1241-1, peuvent, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, prévoir de soumettre les services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre service, sans station d'attache, ~~et susceptibles à ce titre d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, à des prescriptions particulières, sur tout ou partie de son ressort~~~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

Amdt COM-597

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

Article 18

La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

territorial.

~~« II. – Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peuvent exclusivement porter sur :~~

~~« 1° Les informations relatives à la flotte d'engins ou de véhicules mis à disposition des utilisateurs, que l'opérateur doit transmettre à l'autorité organisatrice, relatives au nombre et aux caractéristiques de ces engins ou véhicules et au déploiement de cette flotte ;~~

~~« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;~~

~~« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.~~

~~« III. – En cas de non-respect de ces prescriptions, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis~~

« II. – L'autorisation d'exploiter mentionnée au I peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :

« 1° Le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que les conditions de déploiement de ces véhicules ou engins ;

« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;

« 4° Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;

« 5° L'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité ;

« 6° Le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur, pour chaque véhicule ou engin.

« La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au I.

« III. – En cas de non-respect des prescriptions définies dans l'autorisation d'exploiter, l'autorité

Dispositions en vigueur

Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.

Art. L. 3120-2-2. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative.

Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

Art. L. 3123-1. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire :

Texte du projet de loi

l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 euros.

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

Article 19

I. – ~~A~~ l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après ~~les mots~~ : « ~~à des conditions d'aptitude~~ », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

II. – ~~A l'article L. 3120-2-2 du même code, après les mots~~ : « les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du ~~même code~~ est ainsi modifié :

1° L'intitulé ~~du chapitre est remplacé par l'intitulé suivant~~ : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

2° Au début ~~du chapitre, il est créé~~ une section 1 intitulée : « ~~Section 1~~ : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;

3° ~~Après l'article L. 3123-1, il est créé~~ une section 2 intitulée : « ~~Section 2~~ : Les cycles à pédalage assisté » ainsi rédigée :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 €.

Amdt COM-599 rect.

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

Article 19

I. – ~~À~~ l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après le mot : « aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

II. – ~~À l'article L. 3120-2-2 du code des transports, après la référence~~ : « L. 3120-1 », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;

3° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée :

Dispositions en vigueur

1° (Abrogé) ;

2° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

3° De chauffeurs titulaires, depuis au moins trois ans, de la catégorie du permis de conduire autorisant la conduite des véhicules prévus au premier alinéa ;

4° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes.

Texte du projet de loi

« Section 2

« Les cycles à pédalage assisté

« Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

« 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

« 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;

« 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Section 2

« Les cycles à pédalage assisté

« Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

« 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

« 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;

« 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;

« Art. L. 3123-2-1 (nouveau). – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable, en vue de

Dispositions en vigueur

Art. L. 3123-3. – Les modalités d’application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d’État.

Code du travail

Art. L. 7342-1. – Lorsque la plateforme détermine les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et fixe son prix, elle a, à l’égard des travailleurs concernés, une responsabilité sociale qui s’exerce dans les conditions prévues au présent chapitre.

Texte du projet de loi

4° ~~Après l’article L. 3123-2, il est créé~~ une section 3 intitulée : « ~~Section 3~~ Dispositions communes » qui comprend l’article L. 3123-3.

Article 20

Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :

1° L’article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :

« A ce titre, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d’exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment :

« 1° Les conditions d’exercice de l’activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d’avoir recours à la plateforme ;

« 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d’obtenir

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

s’assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l’article L. 3123-1.

« La durée de l’autorisation d’exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par la commune ou l’établissement public de coopération intercommunale. » ;

Amdt COM-600 rect.

4° Est ajoutée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » qui comprend l’article L. 3123-3.

Article 20

Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :

1° L’article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :

« A ce titre, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d’exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment :

« 1° Les conditions d’exercice de l’activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d’avoir recours à la plateforme ;

« 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d’obtenir

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

un prix décent pour leur prestation de services ;

« 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;

« 4° Les mesures visant notamment :

« a) ~~A~~ améliorer les conditions de travail ;

« b) ~~A~~ prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;

« 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;

« 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.

« La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

un prix décent pour leur prestation de services ;

« 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;

« 4° Les mesures visant notamment :

« a) A améliorer les conditions de travail ;

« b) A prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;

« 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;

« 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.

« La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

« L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

« L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;

2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.

« Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;

3° L'article L. 7342-4 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 7342-4. – L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

« L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

« L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;

2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.

« Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;

3° L'article L. 7342-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 7342-4. – L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

Art. L. 7342-3. – Le travailleur bénéficiaire du droit d'accès à la formation professionnelle continue prévu à l'article L. 6312-2. La contribution à la formation professionnelle mentionnée à l'article L. 6331-48 est prise en charge par la plateforme.

Il bénéficie, à sa demande, de la validation des acquis de l'expérience mentionnée aux articles L. 6111-1 et L. 6411-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.

Art. L. 7342-4. – Les articles L. 7342-2 et L. 7342-3 ne sont pas applicables lorsque le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme est inférieur à un seuil fixé par décret.

Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail et de la contribution à la formation professionnelle, seul est pris en

Dispositions en vigueur

compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme.

Code général des collectivités territoriales

Art. L. 2213-1-1. – Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

Texte du projet de loi

**TITRE III
DÉVELOPPER LES MOBILITÉS
PROPRES ET ACTIVES**

CHAPITRE I^{ER}

**Mettre les mobilités actives au cœur
des mobilités quotidiennes**

Article 21

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par l'alinéa suivant :

« Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles ~~fixées~~ par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

**TITRE III
DÉVELOPPER LES MOBILITÉS
PROPRES ET ACTIVES**

CHAPITRE I^{ER}

**Mettre les mobilités actives au cœur
des mobilités quotidiennes**

Article 21

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

Amdt COM-601

Article 21 bis (nouveau)

La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 118-5-1 (nouveau). – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Code des transports

**PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS COMMUNES**

**LIVRE II : LES PRINCIPES
DIRECTEURS DE
L'ORGANISATION DES
TRANSPORTS**

Article 22

I. – ~~Après le titre VI du~~
livre II de la première partie du code
des transports, ~~il est créé~~ un titre VII
ainsi rédigé :

« TITRE VII

**« MOBILITÉS ACTIVES ET
INTERMODALITÉ**

« CHAPITRE I^{ER}

« Mobilités actives

« Section 1

« Dispositions générales

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

« Section 2

« Identification des cycles

« Art. L. 1271-2. – Les cycles
et cycles à pédalage assisté vendus

déplacement personnel.

« Les dispositions du présent
article sont applicables lors de la
réalisation de travaux
d'aménagement, de réhabilitation et
de réfection des chaussées, et devront
avoir été mises en œuvre au plus tard
dix ans à compter de la promulgation
de la présente
loi n° du d'orientation des
mobilités. »

Amdt COM-602

Article 22

I. – Le livre II de la première
partie du code des transports est
complété par un titre VII ainsi
rédigé :

« TITRE VII

**« MOBILITÉS ACTIVES ET
INTERMODALITÉ**

« CHAPITRE I^{ER}

« Mobilités actives

« Section 1

« Dispositions générales

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

Amdt COM-603

« Section 2

« Identification des cycles

« Art. L. 1271-2. – Les cycles
et cycles à pédalage assisté vendus

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

par un commerçant font l'objet d'une identification, à compter du 1^{er} juillet 2020 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

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

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

« CHAPITRE II

« **Intermodalité**

« Section ~~unique~~

« **Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares**

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par ~~le présent article~~ sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

par un commerçant font l'objet d'une identification, à compter du 1^{er} juillet 2020 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

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

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

Amdt COM-603

« CHAPITRE II

« **Intermodalité**

« Section 1

Amdt COM-186

« **Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares**

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par les articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, ~~des plans de déplacement urbains.~~ A défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle ainsi que les moyens d'accès, notamment la présence d'aménagements cyclables.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret.

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou ~~l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'organisation des mobilités~~ dans le ressort ~~duquel~~ ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères ~~posés par le~~ deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, ~~la taille~~ et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Amdt COM-603

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. A défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

Amdts COM-603, COM-604, COM-43, COM-87, COM-308 rect. bis, COM-439

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

Amdt COM-605

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

Amdt COM-603

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation ~~d'un stationnement sécurisé~~ pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée ~~ou Ile de France Mobilités~~ aux fins de trouver un emplacement de substitution. ~~Si elle s'avère possible, la réalisation de l'équipement~~ fait l'objet d'une convention. »

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

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

2° ~~Dans~~ l'article L. 1272-3 du ~~code des transports~~, les mots : « , ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 » ~~sont insérés après les mots : « les autres collectivités et personnes morales~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver un emplacement de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

**Amdts COM-603, COM-606
rect.**

« Section 2

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

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

Amdt COM-186

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

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

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Art. L. 2123-4. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

Il est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité au sens de la section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du présent code et avec le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

II.-Le plan prévu au présent article est élaboré dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Code de la construction et de l'habitation

Art. L. 111-5-2. – I. – Toute personne qui construit :

.....

III. – Toute personne qui construit :

~~concernées, ».~~

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

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

1° ~~Le III de l'article L. 111-5-2 est remplacé par les dispositions suivantes :~~

~~« III. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la~~

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

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

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

Dispositions en vigueur

1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

2° Un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

3° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

4° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens du même article L. 752-3, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,

dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

Pour les ensembles d'habitations, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. Il fixe également les caractéristiques minimales des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

Art. L. 111-5-3. – Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2015.

Texte du projet de loi

~~catégorie et la taille des bâtiments.» ;~~

~~2° A l'article L. 111-5-3, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » et « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

Dispositions en vigueur

.....
Art. L. 111-5-4. – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

.....
4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle, dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et dote le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos. L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

Pour les ensembles d'habitations, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.

Texte du projet de loi

3° L'article L. 111-5-4 est ainsi modifié :

a) ~~Au sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;~~

b) ~~Après les mots : « dote le parc de stationnement d'infrastructures » sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;~~

c) ~~Le septième alinéa est supprimé.~~

4° ~~Les articles L. 111-5-2, L. 111-5-3 et L. 111-5-4, dans leur rédaction issue de la présente loi, deviennent respectivement les articles L. 111-3-10, L. 111-3-12 et L. 111-3-11 et prennent place dans la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er}.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par l'article L. 111-5-2 qui devient l'article L. 111-3-10 et par les L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 1° et 2° du présent IV, qui deviennent respectivement les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;

4° Le 5° de l'article L. 161-3 est ainsi rédigé :

« 5° Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :

« Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

des vélos doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2020.» »

V (nouveau). – À l'article L. 151-30 et au cinquième alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».

Amdt COM-626

Article 22 bis (nouveau)

I. – Après la section 1 bis du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 ter ainsi rédigée :

« Section 1 ter

« **Schéma national des véloroutes et voies vertes**
(Division et intitulé nouveaux)

« Art. L. 1212-3-4. (nouveau)
– Le schéma national des véloroutes et voies vertes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes et voies vertes sur le territoire national.

« Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'applications du présent article. »

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

1° Au 4° bis de l'article L. 4211-1, les mots : « et des axes routiers » sont remplacés par les mots : « des axes routiers et des itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports » :

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Code de l'environnement

Art. L. 228-2. – A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Code de l'énergie

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides

« Art. L. 334-4. – Les

2° Au troisième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports ».

III. – Les dispositions de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

Amdt COM-607

Article 22 ter (nouveau)

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

Amdt COM-45 rect.

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides

« Art. L. 334-4. – Les

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides, qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ~~fournisseur~~ de leur choix ~~titulaire~~ de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1, n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens ~~de cet article~~, mais une activité de prestation de service » ;

opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1 n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service » ;

Amdts COM-517, COM-634

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

« Section 3

« Dispositions particulières

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

Amdt COM-487 rect.

Art. L. 341-2. – Les tarifs d'utilisation du réseau public de transport et des réseaux publics de distribution sont calculés de manière transparente et non discriminatoire, afin de couvrir l'ensemble des coûts supportés par les gestionnaires de ces réseaux dans la mesure où ces coûts correspondent à ceux d'un gestionnaire de réseau efficace.

.....
3° Une partie des coûts de raccordement à ces réseaux et une partie des coûts des prestations annexes réalisées à titre exclusif par les gestionnaires de ces réseaux, l'autre partie pouvant faire l'objet d'une contribution dans les conditions

Dispositions en vigueur

fixées aux articles L. 342-6 à L. 342-12.

Peuvent bénéficier de la prise en charge prévue au présent 3° :

a) Les consommateurs d'électricité dont les installations sont raccordées aux réseaux publics d'électricité, quel que soit le maître d'ouvrage de ces travaux ;

b) Les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité mentionnés à l'article L. 111-52, pour le raccordement de leurs ouvrages au réseau amont ;

c) Les producteurs d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelable dont les installations sont raccordées aux réseaux publics de distribution, quel que soit le maître d'ouvrage de ces travaux.

Lorsque le raccordement mentionné aux a ou c du présent 3° est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage d'une autorité organisatrice de la distribution publique d'électricité mentionnée à l'article L. 121-4, conformément à la répartition opérée par le contrat de concession ou par le règlement de service de la régie, une convention avec le gestionnaire du réseau public de distribution règle notamment les modalités de versement de la prise en charge prévue au présent 3°. Le modèle de cette convention est transmis pour approbation au comité du système de distribution publique d'électricité mentionné à l'article L. 111-56-1.

Le niveau de la prise en charge prévue au présent 3° ne peut excéder 40 % du coût du raccordement et peut être différencié par niveau de puissance et par source d'énergie. Il est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

Texte du projet de loi

~~2° L'avant dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 est complété par deux phrases ainsi rédigées :~~

~~« Par dérogation, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public. Le niveau de la prise en~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

2° (*Supprimé*)

Amdt COM-492

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

~~charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance.»~~

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

Amdt COM-492

.....

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

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

~~« Art. L. 111-3-3. – Le pré-équipement d'un pare de stationnement est défini comme l'ensemble des dispositifs nécessaires, hors câblage, pour faciliter économiquement et techniquement l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il comprend notamment la mise en place de gaines techniques et de tranchées ou de chemins de câble.~~

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

Amdt COM-488

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

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

qui jouxtent de tels bâtiments :

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

« 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Il en est de même :

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés, y compris d'un décompte individualisé des consommations.

« Il en est de même :

« 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

qui jouxtent de tels bâtiments :

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

Amdt COM-489

« 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Il en est de même :

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;

« – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés et l'équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité.

Amdt COM-490

« Il en est de même :

« 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

l'installation électrique du bâtiment ;

« 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments ~~neufs~~ à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, ~~ou jouxtant~~ de tels bâtiments :

« 1° Les dispositions ~~du I ou du II~~ sont applicables, pour les parcs comportant de ~~11 à 20~~ emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;

« 2° Les dispositions ~~du I et du II~~ s'appliquent aux parcs comportant plus de ~~20~~ emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.

« IV. – Pour l'application des dispositions des I à III :

« 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;

« 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;

« 3° Un décret en Conseil d'État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'installation électrique du bâtiment ;

« 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :

Amdt COM-491

« 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;

« 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.

« IV. – Pour l'application des dispositions des I à III :

« 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;

Amdt COM-486

« 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;

« 3° Un décret en Conseil d'État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

« Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de ~~20~~ places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

« Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :

« 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

« 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne.

« Art. L. 111-3-7. – Pour l'application du *b* du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5 ~~du code de l'énergie~~, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au ~~IV du même~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Amdt COM-489

« Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

« Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :

« 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

« 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises.

« Art. L. 111-3-7. – Pour l'application du *b* du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article L. 141-5, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~article du même code. »~~

III. – L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.

l'énergie mentionnée au même IV. »

III. – L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.

III bis (nouveau). – A. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° Le III de l'article L. 111-3-10, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé :

« III. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » :

2° Au début du premier alinéa de l'article L. 111-3-12, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ;

3° L'article L. 111-3-11, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi modifié :

a) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;

b) L'avant-dernier alinéa est supprimé.

B. – Les 1° et 2° du A du présent III bis entrent à vigueur à compter du 11 mars 2021.

Amdt COM-627

IV. – *(Supprimé)*

Amdt COM-492

Art. L. 341-2. – (...)

~~IV. – Les deux dernières phrases de l'avant dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie sont supprimées à compter~~

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~du 1^{er} janvier 2022.~~

.....
Pour le calcul du coût du capital investi par les gestionnaires de ces réseaux, la méthodologie est indépendante du régime juridique selon lequel sont exploités les réseaux d'électricité et de ses conséquences comptables. Elle peut se fonder sur la rémunération d'une base d'actifs régulée, définie comme le produit de cette base par le coût moyen pondéré du capital, établi à partir d'une structure normative du passif du gestionnaire de réseau, par référence à la structure du passif d'entreprises comparables du même secteur dans l'Union européenne.

.....
Code de l'énergie

Art. L. 322-8. – Sans préjudice des dispositions du sixième alinéa du I de l'article L. 2224-31 du code général des collectivités territoriales, un gestionnaire de réseau de distribution d'électricité est, dans sa zone de desserte exclusive, notamment chargé, dans le cadre des cahiers des charges de concession et des règlements de service des régies :

1° De définir et de mettre en œuvre les politiques d'investissement et de développement des réseaux de distribution afin de permettre le raccordement des installations des consommateurs et des producteurs ainsi que l'interconnexion avec d'autres réseaux ;

.....
5° De fournir aux utilisateurs des réseaux les informations nécessaires à un accès efficace aux réseaux, sous réserve des informations protégées par des dispositions législatives ou réglementaires ;

Article 23 bis (nouveau)

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

Amdt COM-625

Dispositions en vigueur

.....

Code de la construction et de l'habitation

Art. L. 111-6-4. – Le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

Texte du projet de loi

Article 24

I. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° ~~Les articles L. 111-6-4 et L. 111-6-5 deviennent respectivement les articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 et prennent place dans la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du même code, après l'article L. 111-3-7;~~

2° ~~Au premier alinéa du nouvel article L. 111-3-8, après les mots : « locataire ou occupant de bonne foi » sont insérés les mots : « des places de stationnement », et l'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Article 24

I. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés :

(Supprimé)

« Art. L. 111-3-8. – Le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.

« Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de tels équipements ou la décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.

« Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir

Dispositions en vigueur

Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire.

Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article.

Art. L. 111-6-5. – Les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements de recharge électrique pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals font l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application de la présente sous-section.

Sous-section 4 : Droit d'équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable

Art. L. 111-6-4. – Le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride

Texte du projet de loi

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. » ;

~~3° L'article L. 111-3-9 est remplacé par les dispositions suivantes :~~

« *Art. L. 111-3-9.* – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;

4° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code est abrogée.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

du présent article.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

(Supprimé)

« *Art. L. 111-3-9.* – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;

2° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est abrogée.

Amdt COM-494

Dispositions en vigueur

rechargeable et permettant un comptage individuel, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire.

Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article.

Art. L. 111-6-5. – Les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements de recharge électrique pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals font l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application de la présente sous-section.

Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis

Art. 24. – I. – Les décisions de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix exprimées des copropriétaires présents ou représentés, s'il n'en est autrement ordonné par la loi.

.....
i) La décision d'équiper les places de stationnement couvertes ou d'accès sécurisé avec des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Texte du projet de loi

II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :

1° ~~Auti~~ de l'article 24, ~~les mots : « couvertes ou » sont supprimés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :

1° Le i du II de l'article 24 est ainsi rédigé :

« i) La décision d'équiper les emplacements de stationnement

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

d'accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. » :

2° À l'article 24-5, le mot : « intérieures » est supprimé et après les deux occurrences du mots : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables » :

3° (nouveau) Au j de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé et après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ».

Amdt COM-495

.....
Art. 24-5. – Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé de stationnements sécurisés pour les vélos ou des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos ou la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet.

2° ~~A l'article 24-5 et au j de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé.~~

Art. 25. – Ne sont adoptées qu'à la majorité des voix de tous les copropriétaires les décisions concernant :

.....
j) L'installation ou la modification des installations électriques intérieures permettant l'alimentation des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides, ainsi que la réalisation des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules ;

.....
III. – ~~Les dispositions de~~
l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du

III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis ~~ont~~ ~~applicables, dans leur rédaction issue de la loi~~ du d'orientation des mobilités, aux assemblées générales convoquées à ~~partir~~ du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités, aux assemblées générales convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

I A (nouveau). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus. » ;

2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié :

a) Au début, est créée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz » qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1 tels qu'ils résultent des b et c du présent 2° ;

b) À l'article L. 446-1, les mots : « prévue au » sont remplacés par les mots : « prévue à la section 2 du » ;

c) Après l'article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 446-1-1. – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque :

« 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ;

« 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel

comprimé ou gaz naturel liquéfié :

« 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ;

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

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

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

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

« Section 3

**« Le complément de
rémunération**

« Art. L. 446-7. – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le

territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :

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

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

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

« Art. L. 446-9. – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :

« 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;

« 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;

« 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.

« Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

l'installation et des aides financières ou fiscales, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le bénéfice du complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.

« Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.

« Art. L. 446-10. – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.

« Art. L. 446-11. – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.

« Art. L. 446-12. – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.

« Art. L. 446-13. – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.

« Art. L. 446-14. – I. –

Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.

« III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II du présent article sont établies au cas par cas et peuvent être modifiées au cours de la vie du contrat par la Commission de régulation de l'énergie afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe et peut modifier les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission.

« Art. L. 446-15. – I. –

Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, et

lorsque les conditions concurrentielles sont jugées satisfaisantes par la Commission de régulation de l'énergie, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

« II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.

« III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants :

« 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ;

« 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ;

« 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ;

« 4° L'efficacité énergétique ;

« 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de programmation pluriannuelle de l'énergie et la protection de l'environnement ;

« 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;

« 7° Dans une mesure limitée,

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Code de l'énergie

Art. L. 453-1. – Tout raccordement d'un consommateur de gaz dans une commune raccordée au réseau de gaz naturel s'effectue en priorité sur le réseau public de distribution, sauf si l'importance du volume de consommation envisagé ne permet pas le raccordement sur ce réseau. Dans ce cas, le raccordement du consommateur peut, sous réserve de l'accord du gestionnaire du réseau de distribution, s'effectuer sur le réseau de transport, dans les conditions prévues à

I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet d'injection de biogaz ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, qu'elles soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.

« Art. L. 446-16. – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.

« Art. L. 446-17. – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

Amdt COM-633

I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

l'article L. 111-103.

.....

Art. L. 221-1. – Sont soumises à des obligations d'économies d'énergie :

1° Les personnes morales qui mettent à la consommation des carburants automobiles ou du fioul domestique et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'État.

2° Les personnes qui vendent de l'électricité, du gaz, de la chaleur ou du froid aux consommateurs finals et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'État.

Les personnes mentionnées aux 1° et 2° peuvent se libérer de ces obligations soit en réalisant, directement ou indirectement, des économies d'énergie, soit en

Texte du projet de loi

« Par dérogation à ~~l'alinéa précédent,~~ une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport, dans des conditions définies par ~~décret pris après avis~~ de la Commission de régulation de l'énergie. »

~~II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour mettre en place un mécanisme de soutien aux installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle.~~

~~Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport lorsque c'est économiquement pertinent, dans des conditions définies par délibération de la Commission de régulation de l'énergie. »

Amdt COM-496

II. – *(Supprimé)*

Amdt COM-633

Article 25 bis (nouveau)

L'article L. 221-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

acquérant des certificats d'économies d'énergie.

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

Amdt COM-493

CHAPITRE III

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

Article 26

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 3261-3-1. –

L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant ~~par~~ l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que

CHAPITRE III

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

Article 26

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi rédigé :

« Art. L. 3261-3-1. –

L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que

Code du travail

Art. L. 3261-3-1. –

L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le

Dispositions en vigueur

montant est fixé par décret.

Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2 lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station.

Code général des impôts

Art. 81. – Sont affranchis de l'impôt :

.....
19° *ter* a. L'avantage résultant de la prise en charge obligatoire par l'employeur du prix des titres d'abonnement souscrits par les salariés pour les déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs ou de services publics de location de vélos entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, conformément à l'article L. 3261-2 du code du travail ;

b. L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques engagés par les salariés dans les conditions prévues à l'article L. 3261-3 du code du travail et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code, dans la limite globale de 200 € par an ;

Code de la sécurité sociale

Art. L. 136-1-1. – I.-La contribution prévue à l'article L. 136-1 est due sur toutes les sommes, ainsi que les avantages et accessoires en nature ou en argent qui y sont associés, dus en contrepartie ou à l'occasion d'un travail, d'une activité ou de l'exercice d'un mandat ou d'une fonction élective, quelles qu'en soient la dénomination ainsi que la qualité de celui qui les attribue, que

Texte du projet de loi

passager en covoiturage sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret.

~~« Au titre d'un même mois, le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celles prévues à l'article L. 3261-2 et à l'article L. 3261-3. »~~

II. – ~~Au b du 19° ter~~ de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

conducteur ou passager en covoiturage sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret.

Amdt COM-608

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-608

II. – À la fin du b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».

Dispositions en vigueur

cette attribution soit directe ou indirecte.

.....
III.-Par dérogation au I, sont exclus de l'assiette de la contribution mentionnée à l'article L. 136-1 les revenus suivants :

1° a) Les rémunérations des apprentis mentionnées à l'article L. 6221-1 du code du travail ;

.....
4° a) Les sommes consacrées par les employeurs pour l'acquisition de titres-restaurant dans les conditions prévues au 19° de l'article 81 du code général des impôts ;

.....
e) L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques engagés par les salariés dans les conditions prévues à l'article L. 3261-3 du même code et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code, dans la limite prévue au *b* du 19° *ter* de l'article 81 du code général des impôts ;

.....

Code de l'environnement

Art. L. 229-26. – I. – La métropole de Lyon et les établissements publics de coopération

Texte du projet de loi

III. – Au *e* du 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue » sont remplacés par les mots : « les limites prévues ».

IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Article 27

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

III. – Au *e* du 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue » sont remplacés par les mots : « les limites prévues ».

IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

V. (nouveau). – La perte de recettes résultant pour l'État ou pour les organismes de sécurité sociale du I et du II du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amdt COM-608

Article 27

Dispositions en vigueur

intercommunale à fiscalité propre existant au 1^{er} janvier 2015 et regroupant plus de 50 000 habitants adoptent un plan climat-air-énergie territorial au plus tard le 31 décembre 2016.

.....
II. – Le plan climat-air-énergie territorial définit, sur le territoire de l'établissement public ou de la métropole :

.....
3° Lorsque tout ou partie du territoire qui fait l'objet du plan climat-air-énergie territorial est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, défini à l'article L. 222-4 du présent code, ou lorsque l'établissement public ou l'un des établissements membres du pôle d'équilibre territorial et rural auquel l'obligation d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial a été transférée est compétent en matière de lutte contre la pollution de l'air, le programme des actions permettant, au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques ;

Texte du projet de loi

I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, ~~au sein~~ du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I ~~de cet article~~. L'étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, sur tout ou partie du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.

restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.

Amdt COM-609

« Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.

« Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.

« Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° --- du --- ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :

« Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° __ du d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :

« a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées ;

« a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;

« b) De deux ans pour les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ~~de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert pour tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère mentionné à l'article L. 222-4 ;~~ ».

« b) De deux ans pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ».

Amdt COM-609

.....
Code général des collectivités territoriales

Art. L. 5219-1. – I. – Il est créé au 1^{er} janvier 2016 un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre à statut particulier dénommé la métropole du Grand Paris, qui regroupe :

.....
II. – La métropole du Grand Paris est soumise au chapitre VII du présent titre I^{er}, sous réserve des

Dispositions en vigueur

dispositions du présent chapitre. Elle exerce de plein droit, en lieu et place de ses communes membres, les compétences suivantes :

1° A compter du 1^{er} janvier 2017, en matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

.....

5° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie :

a) Lutte contre la pollution de l'air ;

b) Lutte contre les nuisances sonores ;

c) Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ;

d) Elaboration et adoption du plan climat-air-énergie territorial en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, en cohérence avec les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de production d'énergie renouvelable ;

.....

Art. L. 5219-5. – I. –

L'établissement public territorial, en lieu et place de ses communes membres, exerce de plein droit les compétences en matière de :

.....

III. – Les établissements publics territoriaux et la commune de Paris élaborent un plan climat-air-énergie, en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, qui doit être compatible avec le plan climat-air-énergie territorial de la métropole. Ce plan doit comprendre un programme d'actions permettant, dans les domaines de compétence du territoire, d'atteindre les objectifs fixés par le plan climat-air-énergie de la métropole. Il est soumis pour avis au conseil de la métropole du Grand Paris. Cet avis est rendu dans un délai

Texte du projet de loi

II. – Le *d* du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article ».

.....

III. – ~~À III~~ de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales, ~~la première phrase est complétée par les mots : « , ainsi que le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article » et dans la deuxième phrase, après les mots : « Ce plan » sont insérés les mots : « climat air énergie territorial ».~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – Le *d* du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 ».

.....

III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

de trois mois ; à défaut, il est réputé favorable.

Texte du projet de loi

Article 28
I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° ~~Les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » et les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;~~

2° Le I est ainsi modifié :

a) Les mots : « dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;

Art. L. 2213-4-1. – I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

1° La première phrase est complétée par les mots : « , ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 » ;

2° Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnée au deuxième alinéa du 3° du II du même article L. 229-26. » ;

3° À la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Le plan climat-air-énergie territorial ».

Amdt COM-610

Article 28
I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° (*Supprimé*)

Amdt COM-611

2° Le I est ainsi modifié :

a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions peuvent être créées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;

Amdt COM-611

Dispositions en vigueur

circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

Texte du projet de loi

b) Il est ~~complété par l'alinéa suivant~~ :

« L'instauration d'une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du ~~code de l'environnement~~ ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. » ;

II. – Les zones à circulation restreinte sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à circulation restreinte est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'instauration d'une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. » ;

2° bis (nouveau) Le II est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– aux première et deuxième phrases, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;

– à la dernière phrase, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;

Amdt COM-611

Dispositions en vigueur

prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à circulation restreinte font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.

L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à circulation restreinte sont créées.

Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du même code.

IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

V. – Après consultation des représentants des catégories

Texte du projet de loi

3° Le III est ainsi modifié :

a) ~~Après les mots : « à la pollution atmosphérique, est »~~ sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;

b) Le ~~deuxième~~ alinéa est supprimé ;

c) ~~Il est complété par les~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

3° Le III est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;

b) Le second alinéa est supprimé ;

c) Sont ajoutés trois alinéas

Dispositions en vigueur

professionnelles concernées, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à circulation restreinte ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées.

Texte du projet de loi

~~dispositions suivantes :~~

« Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de ~~consultation et de mise à disposition~~ du public.

« L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

« Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu par ~~le 3°~~ de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée par le deuxième alinéa ~~de ce 3°~~. »

II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

ainsi rédigés :

« Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

Amdt COM-612

« L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

« Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu par au 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée par le deuxième alinéa du même 3°. » ;

4° (nouveau) Au V, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions ».

Amdt COM-611

II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions; ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.

« II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.

« Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.

« L'autorisation ne peut être délivrée que si :

« 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 45 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;

~~« 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle mis en œuvre au sein de la zone à faibles émissions et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'exède pas 0,025 ;~~

« 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.

« Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.

« II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.

« Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.

« L'autorisation ne peut être délivrée que si :

« 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;

Amdt COM-613

« 2° (*Supprimé*)

Amdt COM-613

« 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.

« Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

de contrôle mobiles sont ajoutés.

« La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées ~~par les 1^o à 3^o.~~

« III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues ~~par~~ ~~ee~~ I, faire l'objet de traitements automatisés ~~soumis aux dispositions de~~ la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du ~~code de la route~~. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

de contrôle mobiles sont ajoutés.

« La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1^o et 2^o du présent II.

Amdt COM-613

« III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Amdt COM-612

« Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du même code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« Les données relatives aux autres véhicules ~~peuvent être, après~~ un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

« Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1⁷, et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier ~~alinéa~~.

« Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

« IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus ~~par le~~ présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

Amdts COM-614, COM-136 rect.

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

« Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.

Amdt COM-612

« Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

« IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.

« V (nouveau). – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II ont été mis en place à l'initiative d'une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1.

Amdt COM-616

« VI (nouveau). – La mise en place des dispositifs de contrôle prévus par le présent article est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle.

Amdt COM-615

Article 28 bis (nouveau)

Art. L. 1311-15. – L'utilisation d'équipements collectifs par une collectivité territoriale, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte fait l'objet d'une participation financière au bénéfice de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte propriétaire de ces équipements. Toutefois, lorsque l'équipement concerné est affecté à l'exercice d'une compétence transférée à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte par la collectivité ou l'établissement utilisateurs de cet équipement, cette disposition n'est pas applicable à cette collectivité ou à cet établissement.

Le montant de la participation financière est calculé par référence aux frais de fonctionnement des équipements. Les modalités de calcul de cette participation sont définies par convention passée entre le propriétaire et la collectivité, l'établissement ou le syndicat utilisateurs. A défaut de

L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

signature de cette convention au terme d'un délai d'un an d'utilisation de cet équipement, le propriétaire détermine le montant de cette participation financière qui constitue une dépense obligatoire pour l'utilisateur.

Texte du projet de loi

CHAPITRE IV

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

Article 29

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Dans les mêmes conditions que celles prévues aux deux alinéas précédents, une collectivité, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte peut mettre à disposition d'une autre collectivité, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte une flotte de véhicules à faibles émissions dont elle est propriétaire. »

Amdt COM-617

Article 28 ter (nouveau)

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 571-10-2 (nouveau). – L'évaluation et la mesure des nuisances sonores entraînées par les transports ferroviaires prennent en compte des critères de fréquence, mais également des critères différenciés selon l'intensité des nuisances concernées, à tout moment de la journée ou de la nuit.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités techniques de mesure des nuisances sonores des transports ferroviaires, selon les critères cités à l'alinéa précédent. »

Amdt COM-279

CHAPITRE IV

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

Article 29

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

Amdt COM-553

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

Amdt COM-553

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

assurer le respect de ces dispositions.

assurer le respect de ces dispositions.

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

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

Code de la route

Art. L. 130-6. – Les infractions prévues aux articles L. 233-2, L. 317-1 à L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises.

Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle, dit "chronotachygraphe", et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés.

Ils ont également accès au poste de conduite afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le présent code.

III. – ~~A~~ l'article L. 130-6 du code de la route, après la référence : « L. ~~317-1 à L. 317-4-1~~ », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

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

**TITRE IV
PROGRAMMATION DES
INVESTISSEMENTS DANS LES
TRANSPORTS**

**TITRE IV
PROGRAMMATION DES
INVESTISSEMENTS DANS LES
TRANSPORTS
(Division et intitulé supprimés)**

Article 30

Article 30

(Supprimé)

Amdt COM-551

~~I. – Le présent article fixe la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019 – 2027.~~

~~Cette stratégie traduit les priorités de la présente loi. Elle vise plus précisément les quatre objectifs suivants :~~

~~1° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services~~

~~publiques et non publiques, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;~~

~~2° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes les moins polluants ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements multimodaux ;~~

~~3° Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;~~

~~4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.~~

~~A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :~~

~~1° L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;~~

~~2° La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;~~

~~3° Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements des itinéraires existants ;~~

~~4° Le développement de~~

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;~~

~~5° Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.~~

~~La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers et fluviaux, nationaux et internationaux.~~

~~II. Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la présente stratégie d'investissements dans les transports, fixe les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France au titre de la programmation des investissements de l'État dans les transports annuellement sur la période 2019-2023 et précise les enjeux de programmation associés à l'horizon 2027.~~

~~III. Les articles L. 1212-1 à L. 1212-3 du code des transports sont abrogés.~~

Code des transports

Art. L. 1212-1, - I. — Le schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État concernant :

1° L'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence ;

2° La réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels ;

3° Les aides apportées aux

Dispositions en vigueur

collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

II. — Ce schéma sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en matière d'infrastructures de transport. Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

Art. L. 1212-2. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-1 favorise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

1° A l'échelle européenne et nationale : la poursuite de la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, ainsi que d'un réseau fluvial ;

2° A l'échelle régionale : le renforcement du développement des régions sur plusieurs pôles ;

3° A l'échelle locale : l'amélioration des déplacements dans les aires métropolitaines.

Art. L. 1212-3. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-1 est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

Code de la route

Art. L. 121-3. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat

Texte du projet de loi

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des infractions dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables au paiement de l'amende.

Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, au représentant légal de cette personne morale.

Lorsque le véhicule était loué à un tiers, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe au locataire, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2.

Dans le cas où le véhicule a été cédé, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa du présent article incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, à l'acquéreur du véhicule.

Texte du projet de loi

1° ~~At~~ deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

2° ~~Avant l'article L. 211-1, il est inséré un article L. 211-0-1 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 211-0-1. — I. — Informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal commis à l'encontre d'un inspecteur du permis~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

2° (*Supprimé*)

Amdts COM-497, COM-137

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~de conduire et de la sécurité routière ou d'un examinateur, agent public ou contractuel, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise peut, dans les vingt-quatre heures suivant la transmission de cette information, à titre provisoire, interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire. La durée de l'interdiction ne peut excéder deux mois pour les faits d'outrage et six mois pour les faits de violence.~~

~~« H. Quelle que soit sa durée, l'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.~~

~~« La mesure ordonnée par le représentant de l'État dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas de peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.~~

~~« La durée de l'interdiction administrative s'impute, le cas échéant, sur celle de la peine du même prononcée par le tribunal. » ;~~

3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;

b) ~~Il est complété par les mots : « est obligatoirement prononcée. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement~~

Art. L. 211-1. – En cas de commission des délits de violences ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal contre un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le tribunal peut prononcer la peine complémentaire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus.

3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;

b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Cette condamnation est portée à la connaissance du préfet du département concerné.

Art. L. 224-1. – Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état, les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire de l'intéressé. Ces dispositions sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

Il en est de même en cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou d'accompagnement en état d'ivresse manifeste d'un élève conducteur ou lorsque le conducteur ou l'accompagnateur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues à l'alinéa précédent. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au premier alinéa ; en cas d'état d'ivresse manifeste du conducteur ou de l'accompagnateur, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais.

Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur si les épreuves de dépistage se révèlent

~~motivée.~~ » ;

4° L'article L. 224-1 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :

« 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;

« 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1°. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé

c) (nouveau) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ;

Amdts COM-497, COM-137

4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :

« 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;

« 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1° du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu

Dispositions en vigueur

positives.

Il en est de même s'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsque le conducteur ou l'accompagnateur refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2.

Lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué et lorsque le véhicule est intercepté, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur. Dans ce cas, les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur.

En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne, les officiers et agents de police judiciaire retiennent également à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur à l'égard duquel il existe une ou plusieurs raisons plausibles de le soupçonner d'avoir commis une infraction en matière de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage.

Texte du projet de loi

aux épreuves de dépistage prévues au 1°. En cas d'état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;

« 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;

« 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2 ;

« 5° Lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ~~et lorsque le véhicule est intercepté ;~~

« 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection, et de priorités de passage ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1°. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;

Amdts COM-498, COM-138

« 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;

« 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;

« 5° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;

Amdt COM-518

« 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

« 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

« II. – Les dispositions du I, hors les cas prévus ~~au 5°, 6° et 7°~~, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

« III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus ~~au 5° et 7° du I.~~ » ;

5° L'article L. 224-2 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues ~~par les~~ articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :

« 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état

« 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

« II. – Les dispositions du I, hors les cas prévus aux 5°, 6° et 7° du même I. sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

« III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5° et 7° du I du présent article. » ;

5° L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :

« 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état

Art. L. 224-2. – Lorsque l'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, comme il est dit au premier alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état, le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis, prononcer la suspension du permis de conduire pour une durée qui ne peut excéder six mois. Il en est de même si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

A défaut de décision de suspension dans le délai de soixante-douze heures prévu par l'alinéa précédent, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9.

Dispositions en vigueur

Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur si les analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques établissent qu'il conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Il en est de même si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2.

Lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué et lorsque le véhicule est intercepté, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur.

Elles sont également applicables lorsque le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne, en application du dernier alinéa de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage.

En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne, la durée de la suspension du permis de conduire peut être portée à un an.

Texte du projet de loi

alcoolique ;

« 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues ~~par~~ l'article L. 235-2 ;

« 3° Le dépassement de 40 ~~km/h~~ ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ~~et lorsque le véhicule est intercepté ;~~

« 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection, et de priorités de passage ;

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

« II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite ~~en état d'ivresse ou~~ sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

alcoolique ;

« 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;

« 3° Le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/ h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;

Amdt COM-518

« 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

« II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou

Dispositions en vigueur

Art. L. 224-3. – Dans les cas prévus aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article L. 224-2, le représentant de l'État dans le département, s'il s'agit d'un brevet militaire de conduite délivré par l'autorité militaire, transmet directement ce titre à ladite autorité, à qui il appartient de prendre les mesures nécessaires.

Art. L. 224-7. – Saisi d'un procès-verbal constatant une infraction punie par le présent code de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, le représentant de l'État dans le département où cette infraction a été commise peut, s'il n'estime pas devoir procéder au classement, prononcer à titre provisoire soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance lorsque le conducteur n'en est pas titulaire. Il peut également prononcer à titre provisoire soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infraction aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8.

Art. L. 224-8. – La durée de la suspension ou de l'interdiction prévue à l'article L. 224-7 ne peut excéder six mois. Cette durée est portée à un an en cas d'infraction d'atteinte involontaire à la vie ou d'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail personnel, de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, ou de délit de fuite. Le représentant de l'État dans le département peut également

Texte du projet de loi

de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.

« III. – A défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;

6° A l'article L. 224-3, les ~~mots~~ : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont ~~remplacés par les mots~~ : « au I » ;

7° A l'article L. 224-7, ~~après les mots~~ : « aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8 », sont ~~insérés~~ les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

8° A l'article L. 224-8, ~~après les mots~~ : « de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, » sont ~~insérés les mots~~ : « de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 » et après les mots : « aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8 », sont ~~insérés les mots~~ : « et aux dispositions des articles L. 235-1

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.

Amdts COM-498, COM-138

« III. – A défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;

6° A l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;

7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

prononcer une telle mesure à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infraction aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8.

Art. L. 224-13. – Les peines complémentaires de suspension, d'annulation ou d'interdiction de délivrance du permis de conduire peuvent être déclarées exécutoires par provision, à titre de mesure de protection.

Art. L. 225-1. – I.-II est procédé, dans les services de l'État et sous l'autorité et le contrôle du ministre de l'intérieur, à l'enregistrement :

1° De toutes informations relatives aux permis de conduire dont la délivrance est sollicitée ou qui sont délivrés en application du présent code, ainsi qu'aux permis de conduire délivrés par les autorités étrangères et reconnus valables sur le territoire national ;

2° De toutes décisions administratives dûment notifiées portant restriction de validité, retrait, suspension, annulation et restriction de délivrance du permis de conduire, ainsi que des avertissements prévus par le présent code ;

3° De toutes mesures de retrait du droit de faire usage du permis de

Texte du projet de loi

~~et L. 235-3~~ » ;

9° ~~A~~ l'article L. 224-13, après ~~les mots : « ou d'interdiction de délivrance du permis de conduire »~~ sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :

a) ~~Au 2°, après les mots : « restriction de délivrance du permis de conduire, » sont insérés les mots : « interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

a) (nouveau) Après les mots : « état d'ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;

b) (nouveau) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

Amdt COM-519

9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :

a) (*Supprimé*)

Amdts COM-497, COM-137

Dispositions en vigueur

conduire qui seraient communiquées par les autorités compétentes des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer ;

4° De toutes mesures de retrait du droit de faire usage du permis de conduire prises par une autorité étrangère et communiquées aux autorités françaises conformément aux accords internationaux en vigueur ;

5° Des procès-verbaux des infractions entraînant retrait de points et ayant donné lieu au paiement d'une amende forfaitaire ou à l'émission d'un titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée ;

6° De toutes décisions judiciaires à caractère définitif en tant qu'elles portent restriction de validité, suspension, annulation et interdiction de délivrance du permis de conduire, ou qu'elles emportent réduction du nombre de points du permis de conduire ainsi que de l'exécution d'une composition pénale ;

7° De toute modification du nombre de points affectant un permis de conduire dans les conditions définies aux articles L. 223-1 à L. 223-8.

8° Du nombre de points affectés au conducteur mentionné au I de l'article L. 223-10 lorsque ce conducteur a commis une infraction entraînant un retrait de points, de toute modification de ce nombre et des décisions administratives dûment notifiées portant interdiction de conduire sur le territoire national.

II. – Ces informations peuvent faire l'objet de traitements automatisés, soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Art. L. 234-2. – I.-Toute personne coupable de l'un des délits prévus à l'article L. 234-1 encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension ne

Texte du projet de loi

b) Au 6°, après ~~les mots : « interdiction de délivrance du permis de conduire, »~~ sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

b) Au 6°, après le mot : « conduire, », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

Dispositions en vigueur

pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

7° L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine.

II. – La suspension du permis de conduire prévue au présent article ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

Texte du projet de loi

~~11° Après le 7° du I de l'article L. 234-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ; *(nouveau)*

Dispositions en vigueur

Art. L. 234-8. – I. – Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 ou aux vérifications prévues par l'article L. 234-9 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

II. – Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension ne pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

Texte du projet de loi

~~12° Après le 6° du II de l'article L. 234-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

« 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire- » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés :

Amdts COM-499, COM-139

« 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire » ;

« 8° (nouveau) L'interdiction pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif

Dispositions en vigueur

III. – Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

IV. – La suspension du permis de conduire prévue au présent article ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

Art. L. 234-13. – Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8, commise en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus.

Texte du projet de loi

13° A l'article L. 234-13, ~~les mots : « avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus. » sont remplacés par les mots : « avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par eonstruction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. A l'issue de cette période d'interdiction, la commission médicale se prononce sur l'aptitude médicale à la conduite de l'intéressé. » ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;

Amdts COM-499, COM-139

13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié :

a) (nouveau) À la fin, les mots : « avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Art. L. 234-14. – A compter d'une date et dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, tout conducteur d'un véhicule automobile devra justifier de la possession d'un éthylotest.

Art. L. 234-16. – I. – Le fait de contrevenir à l'interdiction prononcée sur le fondement du 7° de l'article L. 234-2 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.

.....
Art. L. 235-1. – I. – Toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

.....
II. – Toute personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

.....
7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

.....
Art. L. 235-3. – I. – Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues par l'article L. 235-2 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

.....
II. – Toute personne coupable de ce délit encourt également les

14° L'article L. 234-14 est abrogé ;

15° ~~A~~ l'article L. 234-16, après ~~les mots : « sur le fondement du 7° de l'article L. 234-2 »~~ sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;

précédent. » :

b) (nouveau) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » :

Amdts COM-499, COM-139

14° L'article L. 234-14 est abrogé ;

15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;

Dispositions en vigueur

peines complémentaires suivantes :

1° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ; cette suspension ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; elle ne peut être assortie du sursis, même partiellement ;

.....
7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.
.....

Art. L. 325-1-2. – Dès lors qu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ou une infraction de dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée, le représentant de l'État dans le département où cette infraction a été commise peut faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Il en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République.

Texte du projet de loi

16° ~~Après le 7° du II des articles L. 235-1 et L. 235-3, il est inséré un alinéa~~ ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par ~~neuf alinéas~~ ainsi rédigés :

« I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :

« 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;

« 2° ~~En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ;~~

« 3° ~~En cas de conduite d'un~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :

« I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :

« 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;

« 2° à 5° (*Supprimés*)

Amdts COM-500, COM-140

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ;~~

~~« 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;~~

~~« 5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ;~~

« 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.

« Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.

~~« Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées. » ;~~

b) Au début du deuxième alinéa, est ~~inséré un~~ « II. - » ;

c) ~~Au~~ deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I » ;

d) Au quatrième alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du

« 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.

« Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.

(Alinéa supprimé)

Amdts COM-500, COM-140

b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. - » ;

c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I du présent article » ;

d) Au quatrième alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du

Lorsque l'immobilisation ou la mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-1 n'est pas autorisée par le procureur de la République dans un délai de sept jours suivant la décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa, le véhicule est restitué à son propriétaire. En cas de mesures successives, le délai n'est pas prorogé.

.....
Lorsque l'auteur de l'infraction visée au premier alinéa du présent article n'est pas le propriétaire du véhicule, l'immobilisation ou la

Dispositions en vigueur

mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge du propriétaire.

.....
Art. L. 330-2. – I. – Ces

informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées :

1° A la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ;

.....
17° Aux personnels habilités du prestataire autorisé par l'État aux seules fins d'établir et de délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du présent code.

Texte du projet de loi

certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au II. ~~Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite.~~ » ;

.....
18° ~~Après le 17° du I de l'article L. 330-2, il est ajouté deux alinéas~~ ainsi rédigés :

« 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

« 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au II » ;

e) (nouveau) Au même quatrième alinéa, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;

.....
18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :

« 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

« 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

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

19° ~~Après l'article L. 343-1, il est inséré un article L. 343-2 ainsi rédigé :~~

19° *(Supprimé)*

Amdt COM-516

~~« Art. L. 343-2. Sont applicables en Polynésie française, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :~~

«

DISPOSITIONS APPLICABLES	DANS LEUR RÉDACTION
L. 325-1-2	Résultant de la loi n du

→» ;

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

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

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

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

«

DISPOSITIONS APPLICABLES	DANS LEUR RÉDACTION
--------------------------	---------------------

«

DISPOSITI ONS APPLICAB LES	DANS LEUR RÉDACTI ON
-------------------------------------	-------------------------------

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du
------------	---------------------------------------

L. 325-1-2	Résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités
------------	---

->>

Code de la consommation

Art. L. 511-13. – Les agents sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions :

1° Du titre IV du livre VI du code rural et de la pêche maritime et aux textes pris pour son application ;

.....
5° De la loi n° 2010-729 du 30 juin 2010 tendant à suspendre la commercialisation de tout conditionnement comportant du bisphénol A et destiné à recevoir des produits alimentaires.

II. – ~~Après le 5° de l'article L. 511-13 du code de la consommation, il est ajouté un alinéa~~ ainsi rédigé :

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

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

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

Code pénal

Art. 712-2. – Le 7° de l'article 132-45 est ainsi rédigé :

" 7° S'abstenir de conduire certains véhicules terrestres pour la conduite desquels un permis est nécessaire. "

III. – ~~Au deuxième alinéa de l'article 712-2 du code pénal, après les mots : « nécessaire » sont insérés les mots : « ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique ».~~

IV. – ~~Les dispositions du IV entrent en vigueur six mois après la publication de la présente loi.~~

V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures

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

IV. – *(Supprimé)*

Amdt COM-507

V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation, puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

Article 32

~~Après l'article L. 1631-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1631-5 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 1631-5. – Les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code, ne peuvent recourir à une équipe cynotechnique pour la recherche et la détection d'explosifs, que si cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à leurs environnements de travail spécifiques.~~

Code des transports

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

Amdt COM-507

1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

Article 32

Le chapitre I^{er} du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1631-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1631-5. – Sans préjudice de l'article L. 733-1 du code de la sécurité intérieure, les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique dans le seul but de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, dès lors que cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à l'environnement spécifique de travail dans lequel elle

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

est amenée à intervenir.

« Cette activité s'exerce dans les emprises immobilières des exploitants et gestionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, dans les véhicules de transport public qu'ils exploitent. Elle ne peut s'exercer sur des personnes physiques. »

Amdts COM-501, COM-141

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

Amdt COM-501

Article 32 bis (nouveau)

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

~~« Les conditions dans lesquelles cette certification est délivrée et les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes, sont fixées par voie réglementaire. »~~

Art. L. 2241-2. – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents mentionnés aux 3° à 5° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale.

Si le contrevenant refuse ou se déclare dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents mentionnés au premier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire, le contrevenant est tenu de demeurer à la disposition d'un agent visé au même premier alinéa. La violation de cette obligation est punie de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

Sur l'ordre de l'officier de police judiciaire, les agents peuvent conduire l'auteur de l'infraction devant lui ou bien le retenir le temps nécessaire à son arrivée ou à celle d'un agent de police judiciaire

Dispositions en vigueur

agissant sous son contrôle.

Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes.

Texte du projet de loi

Article 33

I. – ~~L'article L. 2251-1-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :~~

« *Art. L. 2251-1-2.* – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :

« – dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;

« – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

« En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du ~~code~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

troisième alinéa du présent article. »

**Amdts COM-218 rect.,
COM-378 rect. bis**

Article 33

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° (nouveau)
L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, » sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;

b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;

2° (nouveau)
L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :

Amdt COM-509

« *Art. L. 2251-1-2.* – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :

« – dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;

« – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

« En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

~~des transports, jusqu'aux échéances prévues par cet article.~~

« La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par ~~Île-de-France~~ Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

« La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'~~Île-de-France~~ Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région ~~Île-de-France~~. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

« L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

~~« Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

Amdt COM-545

« La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

« La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

Amdt COM-508

« L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

« La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.

Amdt COM-509

« Cette mission est

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

« Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1 ~~du code des transports.~~ »

II. – ~~Le huitième alinéa de l'article L. 2251-1-2 dans sa rédaction issue du I entre~~ en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.

« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

Amdt COM-509

II. – Les huitième et neuvième alinéas de l'article L. 2251-1-2 du même code, tels qu'ils résultent de la rédaction du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Amdt COM-509

Article 33 bis (nouveau)

Après l'article L. 1115-3 du code des transports tel qu'il résulte de l'article 9 de la présente loi, il est inséré un article L. 1115-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-3-1 (nouveau).
– Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend gratuitement accessibles et librement réutilisables les données relatives à la localisation des passages à niveau situés sur son réseau. Ces données, mises à jour, sont fournies dans un format normalisé, par l'intermédiaire du point d'accès national aux données mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

l'Union, de services d'informations
sur les déplacements multimodaux.

« Les fournisseurs de services
d'information sur la circulation
fournissent aux usagers de la route les
informations relatives à la présence
d'un passage à niveau sur l'itinéraire
emprunté. »

Amdt COM-408

Article 33 ter (nouveau)

Le chapitre VI du titre I^{er} du
livre I^{er} de la troisième partie du code
des transports est complété par une
section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« **Détection des passages à
niveau**

(Division et intitulé nouveaux)

« Art. L. 3117-1. (nouveau) —
Les véhicules utilisés dans le cadre
de l'exécution d'un service de
transport public collectif de personnes
sont équipés d'un dispositif
d'information sur la circulation
permettant de signaler la présence
d'un passage à niveau sur l'itinéraire
emprunté. »

Amdt COM-409

Article 33 quater (nouveau)

L'article L. 1614-1 du code
des transports est complété par un
alinéa ainsi rédigé :

« Le gestionnaire de voirie, en
coordination avec le gestionnaire
d'infrastructure ferroviaire, réalise et
met à jour un diagnostic de sécurité

Code des transports

Art. L. 1614-1. – L'autorité
compétente peut prescrire
l'établissement d'un diagnostic, des
mesures restrictives d'exploitation ou,
en cas de danger immédiat, ordonner
la fermeture au public de l'ouvrage
d'infrastructure maritime portuaire ou
de navigation fluviale déjà en service
et qui présentent des risques
particuliers pour la sécurité des
personnes, ou l'interruption du
système de transport public ferroviaire
ou guidé, y compris celui destiné au
transport de personnels, déjà en
service.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

routièrre des passages à niveau ouverts
au trafic automobile situés à
l'intersection du réseau dont il a la
charge et du réseau ferré national. Ce
diagnostic fait l'objet d'une
publication. »

Amdt COM-411

Article 34

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :

Article 34

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :

Amdt COM-506

1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;

1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;

2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.

2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.

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

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

CHAPITRE II

CHAPITRE II

**Améliorer la compétitivité du
transport maritime et fluvial**

**Améliorer la compétitivité du
transport maritime et fluvial**

Article 35

I. – ~~Après l'article L. 5312-14 du code des transports, il est inséré un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :~~

Article 35

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

1° (nouveau) La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :

Amdt COM-504

« Art. L. 5312-14-1. – I. –
Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie ~~législative~~ du code général de la propriété des personnes publiques.

« Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

« ~~Elle~~ peut également prévoir qu'à son échéance le grand port maritime ~~acquiert, dans des conditions qu'elle définit, des ouvrages, constructions, installations et biens réalisés ou acquis par le cocontractant,~~ afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant, ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4.

« II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet ~~l'exécution, pour les besoins exprimés par le grand port maritime, d'une prestation de services,~~ celui-ci conclut des contrats de concession, ~~auxquels sont applicables les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession à l'exception des articles 32 et de la section 2 du chapitre I^{er} du titre IV.~~ »

« Art. L. 5312-14-1. – I. –
Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

« Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

« Sans préjudice du quatrième alinéa de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, la convention peut également prévoir qu'à son échéance et dans des conditions qu'elle définit, le grand port maritime indemnise le cocontractant pour les ouvrages, constructions, et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par la convention et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.

« II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre premier du titre III de son livre premier, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Art. L. 5312-18. – Des décrets en Conseil d’État déterminent les modalités d’application du présent chapitre. Ils définissent la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement. Ils fixent les modalités d’élaboration et de révision du projet stratégique et précisent son contenu.

Art. L. 5713-1-1. – Pour son application aux ports relevant de l’État mentionnés à l’article L. 5713-1, le chapitre II du titre I^{er} du livre III de la présente partie fait l’objet des adaptations suivantes :

1° L’article L. 5312-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :

.....
5° Le 1° de l’article L. 5312-11 est complété par les mots : ", avec, notamment, au moins un représentant des consommateurs" ;

~~II.— A l’article L. 5312-18 du même code, après les mots : « Ils définissent », est inséré le mot : « notamment »-~~

III.— Après le 5° de l’article L. 5713-1-1 ~~du même code~~, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :

« 5° *bis* Au ~~troisième~~ alinéa du I de l’article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l’article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l’article L. 5312-2. »

commande publique. » ;

**Amdts COM-503, COM-142,
COM-227**

2° (nouveau) À la deuxième phrase de l’article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;

3° (nouveau) Après le 5° de l’article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :

Amdt COM-504

« 5° *bis* Au dernier alinéa du I de l’article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l’article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l’article L. 5312-2. »

4° (nouveau) Après le onzième alinéa de l’article L. 5312-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – la décision du grand port maritime de recourir à une procédure de passation de contrat de concession prévue au II de l’article L. 5312-14-1 ; ».

Amdt COM-226

Dispositions en vigueur

Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Art. 9. – I. – La procédure de vente des outillages mentionnée à l'article 7 et de cession des droits réels qui leur sont attachés est la suivante :

1° Si un ou des opérateurs ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;

2° En cas d'absence des opérateurs définis au 1° ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 8, le grand port maritime lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;

.....

Texte du projet de loi

~~IV.~~ – Le 2° de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :

1° ~~A la troisième phrase, après les mots : « est conclue » sont ajoutés les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;~~

2° La ~~quatrième~~ phrase est supprimée.

Article 36

I. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi,

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :

Amdt COM-504

1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;

2° La dernière phrase est supprimée.

Article 36

I. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :

1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe ~~toutes modifications de nature à permettre~~ la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;

2° De définir les relations entre l'établissement public local mentionné au 1° et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d'ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;

3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.

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

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :

1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe les modifications nécessaires à la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;

Amdt COM-505 rect.

2° De définir les relations entre l'établissement public local mentionné au 1° du présent II et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d'ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;

3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au même 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa du II.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Amdt COM-505 rect.

Article 37

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ~~ordonnance~~ les mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;

2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux ~~autres~~, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1 avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres, ~~en supprimant~~ la limitation de durée des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, et ~~permettre~~ que soient mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites, ~~notamment en cas de déplacement à l'étranger~~ ;

Article 37

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;

2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1 avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres en supprimant, sauf pour les navires de transport de passagers, la limitation de durée des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, et en permettant que soient mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites ;

Amdt COM-512

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

4° Prendre les mesures nécessaires :

a) ~~A~~ l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;

b) ~~A~~ l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

c) ~~A~~ l'application de la résolution MEPC.265⁽⁶⁸⁾ du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

d) ~~A~~ la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le

4° Prendre les mesures nécessaires :

a) A l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;

b) A l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

c) A l'application de la résolution MEPC.265⁽⁶⁸⁾ du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

d) A la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

11 juin 2014 ;

11 juin 2014 ;

e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes, ~~les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre ;~~

e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;

Amdt COM-520

f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence.

f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;

5° Prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 ~~de ce même code~~ des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels, et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du ~~code des transports~~ et identifier le service de santé au travail compétent ;

5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent ;

6° Définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 ~~du code des transports~~, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes

6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées, et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du ~~code des transports~~ ;

7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :

a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, ~~notamment l'obligation~~ de jaugeage ;

b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;

c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;

d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;

e) D'étendre les prérogatives

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées, et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code ;

Amdt COM-520

7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :

a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;

Amdt COM-520

b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;

c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;

d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;

e) D'étendre les prérogatives

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

~~des agents des douanes, notamment en ce qui concerne le contrôle des marchandises ;~~

f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures ~~toutes~~ les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;

g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;

9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :

a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant la propriété des biens du domaine public fluvial ~~et~~ du domaine privé de l'État ~~après déclassement~~ ;

b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre ;

c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;

10° ~~Etendre~~ aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;

Amdt COM-512

f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;

Amdt COM-520

g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;

9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :

a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;

Amdt COM-522

b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;

Amdt COM-523

c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;

10° Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

l'article L. 5211-3-1 du ~~code des transports~~ ;

11° ~~Simplifier les procédures prévues par les quatrième et cinquième parties du code des transports~~ et prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;

12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la ~~publication de la présente loi. Les ordonnances mentionnées aux 2° à 12° du I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication des ordonnances.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'article L. 5211-3-1 du même code ;

11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;

Amdt COM-620

12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi.

III (nouveau). – Les ordonnances mentionnées au 2° et au 10° du même I sont prises dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi.

IV (nouveau). – Les ordonnances mentionnées au 3° et au 6° du même I sont prises dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.

V (nouveau). – Les ordonnances mentionnées aux 4°, 5°, 7° à 9°, 11° et 12° du même I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

promulgation de la présente loi.

VI (nouveau). – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

Amdt COM-511

VII (nouveau). – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;

2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5523-1. – Les infractions définies par la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. »

Amdt COM-521

VIII (nouveau). – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent.

Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect de conditions permettant d'assurer la sécurité des personnes, des biens et la préservation de l'environnement.

Les conditions de cette expérimentation sont fixées par voie réglementaire.

Au plus tard trois mois avant son terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de cette expérimentation.

Amdt COM-510

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

Article 37 bis (nouveau)

Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 4311-1-1 (nouveau).

– Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.

« Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.

Amdt COM-551

« Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité de ce réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Amdt COM-551

« Il détermine notamment :

« 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants :

« 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Code des transports

Art. L. 2142-1. –

L'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé " Régie autonome des transports parisiens " est chargé de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif de personnes qui lui est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7.

Art. L. 2142-2. – La Régie autonome des transports parisiens peut être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles dans la région d'Ile-de-France.

CHAPITRE III
**Outils de financement, de
régulation et de modernisation**

Article 38

I. – ~~A~~ l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région ~~Île-de-France~~ avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6- »

II. – L'article L. 2142-2 du ~~même code est remplacé par les dispositions suivantes :~~

« Art. L. 2142-2. – Dans la région ~~Île-de-France~~, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect

la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;

« 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;

« 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

Amdt COM-527

CHAPITRE III
**Outils de financement, de
régulation et de modernisation**

Article 38

I. – À la fin de l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région Île-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6 ».

II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2142-2. – Dans la région Île-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
<p><i>Art. L. 2142-5.</i> – En dehors de la région Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes, dans le respect des règles de concurrence.</p>	<p>des règles de concurrence. »</p> <p>III. – L'article L. 2142-5 du même code est ainsi modifié :</p>	<p>des règles de concurrence. »</p> <p>III. – L'article L. 2142-5 du <u>code des transports</u> est ainsi modifié :</p>
<p>Ces filiales ont le statut de société anonyme.</p>	<p>1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2 » ;</p> <p>2° Le deuxième alinéa est supprimé.</p>	<p>1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2 » ;</p> <p>2° Le <u>second</u> alinéa est supprimé.</p>
<p><i>Art. L. 2142-7.</i> – La gestion des filiales mentionnées à l'article L. 2142-5 est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.</p>	<p>IV. – L'article L. 2142-7 du même code est ainsi modifié :</p>	<p>IV. – L'article L. 2142-7 du <u>code des transports</u> est ainsi modifié :</p>
<p>Elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'État, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région Ile-de-France.</p>	<p>1° Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 de ce règlement. » ;</p>	<p>1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement <u>(CE)</u> n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, <u>et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil</u> peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 <u>du même</u> règlement. » ;</p>
<p>Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités territoriales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.</p>	<p>2° Au dernier alinéa, le mot : « régie » est remplacé par les mots : « Régie autonome des transports parisiens ».</p>	<p>2° <u>Le dernier alinéa est supprimé.</u></p>
<p>Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics</p>		<p>Amdt COM-484</p>
<p><i>Art. 35.</i> – Sans préjudice des dispositions législatives spéciales et</p>		<p>Article 38 bis (nouveau)</p>

Dispositions en vigueur

nonobstant les dispositions des articles 33 et 34, les acheteurs peuvent confier à un opérateur économique une mission globale portant sur :

1° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien et la maintenance des immeubles affectés à la police nationale, à la gendarmerie nationale, aux armées ou aux services du ministère de la défense ;

2° La conception, la construction et l'aménagement des infrastructures nécessaires à la mise en place de systèmes de communication et d'information répondant aux besoins des services du ministère de l'intérieur ;

3° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien et la maintenance des immeubles affectés à la brigade des sapeurs-pompiers de Paris ;

4° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien et la maintenance des immeubles affectés par l'État à la formation des personnels qui concourent aux missions de défense et de sécurité civiles ;

5° La conception, la construction et l'aménagement des établissements pénitentiaires. Cette mission peut en outre porter sur l'exploitation ou la maintenance des établissements pénitentiaires, à l'exception des fonctions de direction, de greffe et de surveillance ;

6° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, l'hôtellerie et la maintenance de centres de rétention ou de zones d'attente. Cette mission ne peut conduire à confier l'enregistrement et la surveillance des personnes retenues ou maintenues à d'autres personnes que des agents de l'État ;

7° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien et la maintenance de bâtiments ou d'équipements affectés à l'exercice des missions des établissements publics de santé, des

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Dispositions en vigueur

organismes visés à l'article L. 124-4 du code de la sécurité sociale gérant des établissements de santé et des structures de coopération sanitaire dotées de la personnalité morale publique ;

8° La revitalisation artisanale et commerciale au sens de l'article 19 de la loi du 18 juin 2014 susvisée ;

9° La construction et l'aménagement des infrastructures 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 ;

10° La conception et la construction ou l'aménagement en urgence des locaux, installations ou infrastructures requis par le rétablissement des contrôles des marchandises et des passagers à destination ou en provenance du Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne.

Art. L. 1321-1. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux salariés relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport, routier ou fluvial et aux salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.

Toutefois, ni les dispositions du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public

Texte du projet de loi

Article 39

I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

L'article 35 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics est complété par un 11° ainsi rédigé :

Amdt COM-551

« 11° La conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage de modes de transport (bus, tramway, tram-trains, métropolitain). »

**Amdts COM-216 rect.,
COM-385 rect.**

Article 39

I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

Dispositions en vigueur

urbain régulier de personnes.

Art. L. 1321-3. – Dans les branches mentionnées à l'article L. 1321-1, à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement aux dispositions réglementaires relatives :

1° A l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ;

2° Aux conditions de recours aux astreintes ;

3° Aux modalités de récupération des heures de travail perdues ;

4° A la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;

5° A l'amplitude de la journée de travail et aux coupures.

Texte du projet de loi

II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du ~~même code~~, ~~après les mots : « des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2 »~~, sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

III. – ~~Après l'article L. 3111-16 du même code, il est inséré un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :~~

« Art. L. 3111-16-1. – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région ~~Île-de-France~~, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

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

« CHAPITRE VI

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-1. – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

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

« CHAPITRE VI

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

« Dispositions propres aux services de bus organisés par ~~He-de-France~~ mobilités

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

« Ce décret détermine :

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

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

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

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

« II. – Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

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

« Ce décret détermine :

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

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

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

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

« II. – Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

majoritairement effectué dans les communes d'~~Île-de-France~~ présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° Après avis de l'autorité organisatrice des services en région ~~Île-de-France~~ mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'~~Île-de-France~~.

« Art. L. 3316-2. – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au ~~septième alinéa~~ de l'article L. 3316-1 du présent code.

« Art. L. 3316-3. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° Après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.

« Art. L. 3316-2. – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au premier alinéa du II de l'article L. 3316-1 du présent code.

Amdt COM-566

« Art. L. 3316-3. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

Code de la route

Art. L. 130-4. – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie Réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières :

1° Les personnels de l'Office national des forêts ;

.....
8° Les agents des exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, agréés par le préfet ;

.....
Art. L. 130-7. – Lorsqu'ils ne sont pas déjà assermentés, les agents qui ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues à l'article L. 130-4 prêtent serment devant le juge du tribunal d'instance.

Ce serment, dont la formule est fixée par décret en Conseil d'État, est renouvelé en cas de changement de lieu d'affectation de l'intéressé.

Art. L. 322-1. – I. –
Lorsqu'une amende forfaitaire

modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »

V. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 40

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° ~~Au 8° de l'article L. 130-4, après le mot : « préfet », sont insérés~~ les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;

2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;

3° ~~Dans la première phrase de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est~~

modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »

V. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 40

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° Le 8° de l'article L. 130-4 est complété par les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;

2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;

3° (*Supprimé*)

Dispositions en vigueur

majorée a été émise, le comptable public compétent peut faire opposition auprès de l'autorité administrative compétente à tout transfert du certificat d'immatriculation. Il en informe le procureur de la République.

.....

Code de procédure pénale

Art. 529-6. – I. – Pour les contraventions pour non-paiement du péage constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, y compris dans le cadre de l'article L. 130-9 du code de la route, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre

Texte du projet de loi

~~remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code pénal l'obligation, de » ;~~

~~4° Il est inséré, dans le titre I^{er} du livre IV, un chapitre IX ainsi rédigé :~~

~~« CHAPITRE IX~~

~~« Péages~~

~~« Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.~~

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

~~« Pour l'application de l'alinéa précédent, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Amdts COM-502, COM-143

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

« CHAPITRE IX

« Péages

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

Amdts COM-502, COM-143

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

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

Dispositions en vigueur

l'exploitant et le contrevenant.

Toutefois, le premier alinéa n'est pas applicable si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à transaction, ont été constatées simultanément.

II. – La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire, de la somme due au titre du péage et, le cas échéant, au titre du droit départemental de passage institué en application de l'article L. 321-11 du code de l'environnement.

Ce versement est effectué, dans un délai de deux mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction.

Le montant de l'indemnité forfaitaire, de la somme due au titre du péage et, le cas échéant, au titre du droit départemental de passage institué en application du même article L. 321-11 est acquis à l'exploitant.

III. – Dans le délai prévu au deuxième alinéa du II, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans ce même délai une protestation auprès de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal de contravention, est transmise au ministère public.

A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de

Texte du projet de loi

II. – L'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

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

2° Au ~~troisième alinéa du II, après les mots~~ : « indemnité forfaitaire, » sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;

3° ~~Le dernier alinéa du III est complété par les dispositions~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

Amdt COM-551

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

Amdt COM-551

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

Amdt COM-551

3° (*Supprimé*)

Dispositions en vigueur

deux mois précité, le procès-verbal de contravention est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

Code des transports

Art. L. 5343-2. – Dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1, les ouvriers dockers sont :

1° Les ouvriers dockers professionnels ;

2° Les ouvriers dockers occasionnels.

Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, au sens de l'article L. 5343-3, soit intermittents, au sens de l'article L. 5343-4.

Texte du projet de loi

~~suivantes : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule du contrevenant en cas de vente d'occasion. »~~

CHAPITRE IV

Mesures diverses

Article 41

I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Amdts COM-502, COM-143

CHAPITRE IV

Mesures diverses

Article 41

I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

Dispositions en vigueur

Art. L. 5343-3. – Les ouvriers dockers professionnels mensualisés sont les ouvriers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou avec un groupement d'entreprises un contrat de travail à durée indéterminée.

.....
Les ouvriers dockers mensualisés issus de l'intermittence conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par le contrat de travail mentionné au premier alinéa du présent article. Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.

Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle ou non.

Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'œuvre du port défini à l'article L. 5343-8. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est

Texte du projet de loi

2° A l'article L. 5343-3 :

a) ~~Au~~ quatrième alinéa, ~~les mots~~ : « au 1° de l'article L. 5343-9 » ~~sont remplacés par les mots~~ : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au ~~cinquième~~ alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

3° L'article L. 5343-5 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du quatrième alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au début du dernier alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de

Dispositions en vigueur

proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'œuvre.

Sous-section 1 : Le bureau central de la main-d'œuvre du port

Art. L. 5343-8. – Il est institué dans chacun des ports qui comportent la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents un organisme paritaire dénommé " bureau central de la main-d'œuvre du port ".

Le bureau central de la main-d'œuvre comprend :

1° Le président du directoire dans les grands ports maritimes ou le directeur du port dans les ports autonomes ou, à défaut, l'autorité administrative dans les autres ports ;

2° Trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;

3° Un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;

4° A titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9.

Le président du directoire, le directeur du port ou l'autorité administrative assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre.

Texte du projet de loi

cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. ~~A~~ défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

« Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

~~4° Les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre III et les articles L. 5343-8 à L. 5343-14 qu'elles comprennent sont abrogés ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. A défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

« Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

4° (*Supprimé*)

Amdt COM-567

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

**Sous-section 2 : La Caisse nationale
de garantie des ouvriers dockers**

Art. L. 5343-9. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, dotée de la personnalité morale, a pour attributions :

1° La tenue du registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application des dispositions de l'article L. 5343-3 ;

2° La tenue à jour de la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents ;

3° Le recouvrement de la contribution prévue par l'article L. 5343-11 ;

4° Le paiement, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'œuvre, des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail, dans chaque bureau central de la main-d'œuvre, de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17 ;

5° La gestion des fonds disponibles et les propositions pour toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier.

Art. L. 5343-10. – Le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend en nombre égal :

1° Des représentants de l'État, dont le président ;

2° Des représentants des employeurs ;

3° Des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents.

Dispositions en vigueur

Les représentants des catégories mentionnées aux 2° et 3° sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales nationales les plus représentatives.

Art. L. 5343-11. – Les ressources de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont :

1° Le produit de la contribution imposée à tous les employeurs de main-d'œuvre dans les ports, en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels ;

2° Le produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;

3° Le produit des emprunts autorisés ;

4° Les dons et legs.

Art. L. 5343-12. – Le taux de la contribution mentionnée au 1° de l'article L. 5343-11 est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, par l'autorité compétente après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'œuvre.

Ce compte comporte en recettes le produit de cette contribution dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau.

Il comporte en dépenses les indemnités prévues par l'article L. 5343-13 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres de celui-ci et une quote-part des dépenses générales de la caisse.

Art. L. 5343-13. – Les dépenses à la charge de la Caisse nationale de garantie des ouvriers

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Dispositions en vigueur

dockers sont :

1° Les dépenses de fonctionnement de l'organisation centrale et des bureaux centraux de la main-d'œuvre ;

2° Le paiement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents ;

3° Le paiement, aux dockers professionnels intermittents, de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17.

Art. L. 5343-14. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est habilitée à utiliser une partie de son fonds de réserve pour contribuer aux actions entreprises en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers.

Les modalités d'utilisation de ce fonds de réserve sont précisées par voie réglementaire.

Texte du projet de loi

~~5° Les sous-sections 3, 4 et 5 de la section 2 du chapitre III deviennent, respectivement, les sous-sections 1, 2 et 3, comprenant, respectivement, les articles L. 5343-15 à L. 5343-17, L. 5343-18 à L. 5343-20 et L. 5343-21 à L. 5343-22, tels que ces articles résultent des 6° à 10° du présent I ;~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

5° La section 2 du chapitre III est ainsi modifiée :

a) (nouveau) La sous-section 3, qui devient la sous-section 1, comprend les articles L. 5343-15 à L. 5343-17 tels qu'ils résultent des 6° à 8° du présent I ;

b) (nouveau) La sous-section 4, qui devient la sous-section 2, comprend l'article L. 5343-18 tel qu'il résulte du 9° du présent I et les articles L. 5343-19 et L. 5343-20 ;

c) (nouveau) La sous-section 5, qui devient la sous-section 3, comprend l'article L. 5343-21 tel qu'il résulte du 10° du présent I et l'article L. 5343-22 ;

Dispositions en vigueur

Art. L. 5343-15. – Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre est tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après :

1° Le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne peut pas dépasser un pourcentage fixé par voie réglementaire. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'œuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 % ;

2° Dans les bureaux centraux de la main-d'œuvre des grands ports maritimes ou des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne peut dépasser un pourcentage, fixé par voie réglementaire, de l'effectif des dockers professionnels de ce bureau au 1^{er} janvier 1992. Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'œuvre à un autre en fonction de cet effectif, ne peut être inférieur à 10 %, ni excéder 40 %.

Art. L. 5343-16. – Pour assurer le respect des limites définies par l'article L. 5343-15, il est procédé à la radiation du registre mentionné au 1°

Texte du projet de loi

6° L'article L. 5343-15 est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;

7° ~~À~~ l'article L. 5343-16 :

a) ~~À~~ premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », ~~les mots~~ : « au 1° de

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;

7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », la

Dispositions en vigueur

de l'article L. 5343-9 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'œuvre définit, après consultation du bureau, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.

Le président du bureau central de la main-d'œuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés conformément aux critères retenus au deuxième alinéa. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.

Art. L. 5343-17. – Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application des dispositions de l'article L. 5343-16 bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par voie réglementaire.

Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs indiquent aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'œuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le

Texte du projet de loi

l'article L. 5343-9 » ~~sont remplacés par les mots~~ : « à l'article L. 5343-2 » ~~et~~ les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

b) ~~Au~~ deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné, définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

c) ~~Au~~ troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés, établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « ~~-, dans le cadre~~ du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « ~~-, dans le cadre~~ de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » et, à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné, définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

c) À la première phrase du troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés, établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 et après les mots : « deuxième alinéa », sont insérés les mots : « du présent article » ; » ;

Amdt COM-567

8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de

Dispositions en vigueur

reclassement professionnel des dockers radiés.

Art. L. 5343-18. – L'ouvrier docker professionnel intermittent qui n'a pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite " indemnité de garantie ", dont le montant est fixé par un arrêté interministériel.

Le droit à l'indemnité est limité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. L. 5343-21. – Dans les ports où existe un bureau central de la main-d'œuvre, une commission paritaire spéciale est substituée, pour l'application des dispositions du titre III du livre II du code du travail, au comité d'entreprise prévu à l'article L. 2322-1 de ce code et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévu à l'article L. 4611-1 du même code. La commission paritaire spéciale est rattachée à l'organisme constitué par les entreprises de chaque port en application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 72-1169 du 23 décembre 1972 garantissant aux travailleurs salariés une rémunération mensuelle minimale.

Texte du projet de loi

instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;

10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« ~~Art. L. 5343-21.~~ Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.

« Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.

« La commission paritaire

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'article L. 5343-21, » ;

9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;

10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.

« Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.

« La commission paritaire

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

La composition de cette commission ainsi que les règles applicables à sa constitution et à son fonctionnement sont déterminées par décret en Conseil d'État.

Art. L. 5343-23. – Les conditions d'application des dispositions du présent chapitre, notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels, sont fixées par voie réglementaire.

spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.

« La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24 » ;

11° La section 3 du chapitre III ~~et son article L. 5343-23 deviennent respectivement~~ la section 4 ~~du chapitre III et l'article L. 5343-24~~ ;

12° ~~Il est rétabli au chapitre III une section 3~~ intitulée : « Caisses de compensation des congés payés » et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-23. – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.

« Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.

« Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.

spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.

« La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24 » ;

11° La section 3 du chapitre III, qui devient la section 4, comprend l'article L. 5343-23 qui devient l'article L. 5343-24 ;

12° Est rétablie la section 3 du même chapitre III intitulée : « Caisses de compensation des congés payés » et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :

« Art. L. 5343-23. – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.

« Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.

« Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.

Dispositions en vigueur

Section 1 : Sanctions administratives

Art. L. 5344-1. – Les manquements aux dispositions du chapitre III sont constatés par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'œuvre du port.

Art. L. 5344-2. – L'employeur qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible des sanctions suivantes :

1° Un avertissement ;

2° Une sanction pécuniaire dans la limite de 4 500 €.

En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an suivant la constatation du précédent, l'employeur est passible de la sanction pécuniaire mentionnée au 2° et de l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public.

Art. L. 5344-3. – Le docker professionnel intermittent qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible d'un avertissement.

En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an, il est passible du retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

Art. L. 5344-4. – Les sanctions mentionnées aux articles L. 5344-2 et L. 5344-3 sont prononcées à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port, par décision

Texte du projet de loi

« Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;

13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;

13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.

14° (nouveau) Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.

Dispositions en vigueur

motivée du président de ce bureau.

Les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée sont précisées par décret en Conseil d'État.

Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes, qui se prononce après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Les sommes recueillies au titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des œuvres sociales du port.

Texte du projet de loi

II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de ~~publication de la présente loi au Journal Officiel de la République française~~ est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard ~~six mois après cette date de publication~~. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.

Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la Caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la Caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.

Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de promulgation de la présente loi est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de cette date. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.

Amdt COM-567

Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la Caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la Caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.

Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

des congés payés des personnels chargés des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 du même code résultant du I. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du même code.

Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.

III. – ~~Les dispositions du I~~ ~~entrent~~ en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

I. – ~~A~~ l'article L. 1321-2 du code des transports :

Art. L. 1321-2. – Après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des entreprises de transport routier ou fluvial, au vu, le cas échéant, des résultats des négociations intervenues entre ces dernières et, par dérogation aux dispositions du code du travail, un décret détermine :

1° La période de référence servant au décompte des heures supplémentaires, dans la limite de trois mois ;

2° Le droit à une compensation obligatoire en repos et ses modalités d'attribution ;

3° La durée maximale hebdomadaire moyenne de travail, dans la limite de quarante-six heures par semaine, calculée sur une période

1° ~~Au 1°, après les mots : « de trois mois », sont insérés~~ les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration ; »

2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

des congés payés des personnels chargés des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 du même code résultant du I du présent article. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.

Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.

III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le 1° est complété par les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration » ;

2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

de référence de trois mois.

Texte du projet de loi

« 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »

II. – ~~Après l'article L. 3311-1 du même code, il est inséré un article L. 3311-2 ainsi rédigé :~~

« Art. L. 3311-2. – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

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

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

Article 44

Dans les conditions prévues ~~par~~ l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »

II. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3311-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3311-2. – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

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

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

Amdt COM-551

Article 44

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

publication de la présente loi, ~~toutes~~
~~mesures~~ relevant du domaine de la loi
ayant pour objet de compléter et
moderniser les ~~mesures~~ relatives à la
conservation du domaine public
ferroviaire, ~~et~~ notamment de redéfinir
les servitudes actuellement
applicables, d'autoriser le
gestionnaire d'infrastructures à
imposer des prescriptions pour
préserver la sécurité des installations
ferroviaires et des propriétés
riveraines, de renforcer certaines
interdictions, et de permettre au
gestionnaire d'infrastructures
d'intervenir en cas de défaillance des
riverains.

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

publication de la présente loi, toute
mesure relevant du domaine de la loi
ayant pour objet de compléter et
moderniser les dispositions relatives à
la conservation du domaine public
ferroviaire, afin notamment de
redéfinir les servitudes actuellement
applicables, d'autoriser le
gestionnaire d'infrastructures à
imposer des prescriptions pour
préserver la sécurité des installations
ferroviaires et des propriétés
riveraines, de renforcer certaines
interdictions, et de permettre au
gestionnaire d'infrastructures
d'intervenir en cas de défaillance des
riverains.

Amdt COM-618

Un projet de loi de ratification
est déposé devant le Parlement dans
un délai de trois mois à compter de la
publication de l'ordonnance
mentionnée au premier alinéa.

Amdt COM-551

Article 44 bis (nouveau)

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

**Amdts COM-169, COM-225
rect., COM-386 rect., COM-551**

Art. L. 1324-7. – En cas de
grève, les salariés relevant des
catégories d'agents mentionnées dans
l'accord collectif ou le plan de
prévisibilité prévus à
l'article L. 1222-7 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 informations issues de ces
déclarations individuelles ne peuvent
être utilisées que pour l'organisation
du service durant la grève. Elles sont
couvertes par le secret professionnel.
Leur utilisation à d'autres fins ou leur
communication à toute personne autre
que celles désignées par l'employeur
comme étant chargées de
l'organisation du service est passible
des peines prévues à l'article 226-13
du code pénal.

.....

Article 45

Art. L. 6214-5. – Tout aéronef
circulant sans personne à bord et
d'une masse supérieure à un seuil fixé
par voie réglementaire, qui ne peut

Article 45

Dispositions en vigueur

être supérieur à 800 grammes, est équipé d'un dispositif de signalement sonore qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de la trajectoire de l'appareil par son télépilote.

Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

Un décret en Conseil d'État précise les objectifs du dispositif mentionné au même premier alinéa ainsi que les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa.

**Loi n° 2016-1428 du
24 octobre 2016 relative au
renforcement de la sécurité de
l'usage des drones civils**

I. – ...

.....
III. – Les I et II entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2018. Toutefois, pour les aéronefs circulant sans personne à bord enregistrés en application de l'article L. 6111-1 du code des transports avant le 1^{er} juillet 2018, les I et II du présent article ne s'appliquent qu'à compter du 1^{er} janvier 2019. L'article L. 6214-5 du même code n'est pas applicable aux aéronefs enregistrés en application de l'article L. 6111-1 dudit code avant le 1^{er} juillet 2018.

Code des transports

Art. L. 6772-1. – Les dispositions du livre II sont

Texte du projet de loi

I. – L'article L. 6214-5 du code des transports ~~et la dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils sont abrogés.~~

II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ~~remplacé par les dispositions suivantes :~~

« Art. L. 6772-1. – Sous la seule réserve des adaptations prévues

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

I. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé et la seconde phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.

II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 6772-1. – Sous réserve des adaptations prévues au

Dispositions en vigueur

applicables en Polynésie française.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable en Polynésie française dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Le chapitre IV du titre I^{er} et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

Texte du projet de loi

~~par le~~ présent chapitre et sauf mention contraire ~~dans le tableau ci-après~~, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Amdt COM-619

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L.6200-1 à L.6212-2	
L.6214-1 à L.6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L.6221-1 à L.6221-4 et L.6221-5	
L.6222-1 et L.6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L.6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L.6223-1 et L.6223-2	

« Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

<u>L. 6223-1 et L. 6223-2</u>	
<u>L. 6223-3</u>	<u>Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015</u>
<u>L. 6223-4</u>	<u>Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015</u>
<u>L. 6231-1 et L. 6231-2</u>	
<u>L. 6232-1 à L. 6232-4</u>	
<u>L. 6232-5</u>	<u>Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011</u>
<u>L. 6232-6 à L. 6232-9</u>	
<u>L. 6232-10</u>	<u>Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012</u>
<u>L. 6232-11</u>	
<u>L. 6232-12 et L. 6232-13</u>	<u>Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016</u>

Amdt COM-551

III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

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

Art. L. 6782-1. – Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

« ~~Art. L. 6782-1.~~ – Sous la seule réserve des adaptations prévues par le présent chapitre et sauf mention contraire dans le tableau ci après, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du

« Art. L. 6782-1. – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article. les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

28 octobre 2010.

leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Amdt COM-619

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Le chapitre IV du titre I^{er} et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L.6200-1 à L.6212-2	
L.6214-1 à L.6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L.6221-1 à L.6221-4 et L.6221-5	
L.6222-1 et L.6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L.6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L.6223-1 et L.6223-2	
L.6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015

Disposition s applicables	Dans leur rédaction
« L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

L.6223-4	Résultat de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L.6231-1 et L.6231-2	

L. 6223-3	Résultat de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultat de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultat de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultat de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultat de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

.»

Amdt COM-551

L.6232-1 à L.6232-4	
L.6232-5	Résultat de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L.6232-6 à L.6232-9	

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

L.6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L.6232-11	
L.6232-12 et L.6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

~~« Art. L. 6792-1. – Sous la seule réserve des adaptations prévues par le présent chapitre et sauf mention contraire dans le tableau ci-après, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.~~

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

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

Amdt COM-619

Art. L. 6792-1. – Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable aux Terres australes et antarctiques françaises dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Le chapitre IV du titre I^{er} et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	

<u>Dispositions applicables</u>	<u>Dans leur rédaction</u>
<u>L. 6200-1 à L. 6212-2</u>	

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture

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

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
<u>L. 6232-12 et L. 6232-13</u>	

	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
<u>L. 6232-10</u>	<u>012</u>
<u>L. 6232-11</u>	
	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
<u>L. 6232-12 et L. 6232-13</u>	<u>»</u>

Amdt COM-551

Article 46

Le I de l'article L. 2122-2 du code des transports est ~~remplacé par les dispositions suivantes~~ :

Art. L. 2122-2. – I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9 et des articles L. 2122-11 à L. 2122-13 les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et les lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale, tant qu'aucun autre candidat ne demande au gestionnaire d'infrastructure à utiliser une capacité sur ces lignes.

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

Article 46

Le I de l'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi rédigé :

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

Article 47

L'article L. 2122-4 du ~~même code est complété par un troisième~~ alinéa ainsi rédigé :

Art. L. 2122-4. – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport ferroviaire. Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre. Les entreprises qui exercent des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenues de déposer tous les ans au registre du commerce et des sociétés des comptes séparés complets, comprenant bilan, compte

Article 47

L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

de résultat et annexes. Ces comptes séparés distinguent, dans chacun de ces documents, les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les comptes sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'une activité à une autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales.

Art. L. 2122-10. – Pour exercer une activité de transport sur le réseau ferroviaire, les entreprises doivent être titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Le présent article ne s'applique pas aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule

Texte du projet de loi

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

Article 48

Le ~~deuxième~~ alinéa de l'article L. 2122-10 du même code est remplacé par ~~les dispositions suivantes~~ :

« Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

Article 48

Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du même code est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :

« Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

Dispositions en vigueur

fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 ou qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs.

Texte du projet de loi

« – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

« – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

« – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales ~~réservées à un usage strictement historique ou touristique~~ ;

« – 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. »

Article 49

L'article L. 2123-3-6 du ~~même code est remplacé par les dispositions suivantes~~ :

« *Art. L. 2123-3-6.* – Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s'est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise

Art. L. 2123-3-6. – I.-Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat, justifiant l'existence de besoins avérés, s'est vu refuser la fourniture d'un service de base dans cette installation par l'exploitant de celle-ci, le propriétaire de l'installation publie, à la demande de ce candidat, par tout moyen approprié, l'information selon laquelle son installation est disponible en totalité ou en partie et qu'il recherche un exploitant, sauf dans l'un des cas suivants :

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

« – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

« – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;

Amdt COM-621

« – 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. »

Article 49

L'article L. 2123-3-6 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2123-3-6.* – Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s'est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire, dans les conditions

Dispositions en vigueur

1° L'exploitant de l'installation de service ou le propriétaire de celle-ci ont engagé un processus de reconversion de cette installation de service ;

2° L'installation de service fait l'objet d'études ou de travaux en vue de maintenir sa destination et d'assurer son exploitation, qui la rendent provisoirement indisponible ;

3° Le propriétaire, s'il n'exploite pas lui-même l'installation, décide d'en assurer lui-même directement l'exploitation ;

4° L'accès demandé l'est à des voies ferrées portuaires sans avoir pour objet le pré-ou le post-acheminement ferroviaire d'un service de transport fluvial ou maritime.

II.-L'exploitant de l'installation de service qui n'en est pas le propriétaire dispose, à compter de la notification de la demande de publication mentionnée au I, d'un délai fixé par décret pour informer celui-ci :

1° De son accord ou de son opposition motivée à son remplacement par un nouvel exploitant ;

2° Le cas échéant, des mesures qu'il entend mettre en œuvre pour mettre fin à l'absence d'utilisation de l'installation.

Le silence de l'exploitant de l'installation de service en place vaut accord.

III.-L'annonce de la disponibilité de l'installation comporte les principales conditions juridiques, techniques et financières

Texte du projet de loi

ferroviaire.

~~« Les modalités d'application du présent article sont fixées par l'article 15 du règlement 2017/2177/UE de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. »~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

prévues par l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. »

Amdts COM-622, COM-551

(Alinéa supprimé)

Amdt COM-622

Dispositions en vigueur

de la mise à disposition de celle-ci, fixées de manière non discriminatoire.

IV.-Si aucun accord n'est trouvé avec un exploitant, le propriétaire en informe le candidat qui s'était déclaré intéressé par un accès à cette installation. Ce dernier dispose, à compter de cette information, d'un délai fixé par décret pour lui notifier son intention d'assurer lui-même l'exploitation de l'installation. Le refus du candidat de reprendre l'exploitation de l'installation de service ou le silence gardé par celui-ci au terme de ce délai vaut renonciation à la demande d'accès.

V.-La conclusion d'une nouvelle convention portant sur la mise à disposition de l'installation de service emporte résiliation de la convention liant le propriétaire à l'exploitant en place.

VI.-L'absence de publication des informations sur les conditions d'accès à l'installation mentionnées à l'article L. 2123-3-2 pendant une période de deux années consécutives vaut présomption d'absence d'utilisation de l'installation.

VII.-Le nouvel exploitant conserve la destination de l'installation durant toute la durée de la mise à disposition. Il examine la demande de fourniture du service de base mentionnée au I.

VIII.-Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Art. L. 2221-8. – Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1, lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

.....

Texte du projet de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Article 50

Le dernier alinéa de l'article L. 2221-8 du ~~même code est remplacé par les dispositions suivantes :~~

Article 50

Le dernier alinéa de l'article L. 2221-8 du code des transports est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

Amdt COM-551

Dispositions en vigueur

L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée.

Texte du projet de loi

« L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :

« 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

« 2° ~~Les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;~~

« 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

« Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux ~~et infrastructures~~ mentionnés ~~aux 1° et 2°~~. »

ANNEXE

RAPPORT ANNEXÉ

Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

« L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :

« 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

« 2° *(Supprimé)*

Amdt COM-623

« 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

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

Amdt COM-623

ANNEXE

RAPPORT ANNEXÉ

Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article ~~23^{ter}~~ A de ~~cette~~ loi.

Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

I. – La programmation des investissements

Cette programmation traduit des choix et des priorités.

Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

	20	20	20	20	20
	19	20	21	22	23

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

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

Amdt COM-549

Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

I. – La programmation des investissements

Cette programmation traduit des choix et des priorités.

Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

	20	20	20	20	20
	19	20	21	22	23

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Dépense s total es	2 6 83	2 9 82	2 6 87	2 5 80	2 7 80
-----------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

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

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. ~~Elle suppose la mise en place de ressources additionnelles pérennes au profit de l'AFITF, à hauteur de 500 M€ par an à partir de 2020. Une actualisation de la trajectoire pourra être réalisée en fonction des modalités précises de mise en œuvre de cette nouvelle ressource ou de l'évolution du produit des autres ressources affectées à l'AFITF. Avec cette programmation, les calendriers présentés seront techniquement et financièrement tenus. Il s'agit donc d'une feuille de route précise, tout autant que d'une ambition.~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Dépense s total es	2 6 83	2 9 82	2 6 87	2 5 80	2 7 80
-----------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

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

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

Amdt COM-549

Elle suppose la sanctuarisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars.

Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

Elle suppose l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la présente

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

– améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

– accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

– contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

– renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

– entretenir et moderniser les

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

programmation.

Amdt COM-549

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

– améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

– accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

– contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

– renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

– entretenir et moderniser les

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

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

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

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

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

II. – Les programmes d’investissement prioritaires

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

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

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

Pour mettre fin à cette tendance, l’audit externe commandé par le Gouvernement a permis d’aider

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

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

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

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

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

II. – Les programmes d’investissement prioritaires

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

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

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

Pour mettre fin à cette tendance, l’audit externe commandé par le Gouvernement a permis d’aider

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

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

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

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

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

En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. A cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.

Amdt COM-577

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

progression de +70 % sur la décennie.

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

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

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

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

En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

progression de +70 % sur la décennie.

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

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

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

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

En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité ~~(notamment de mise en sécurité des passages à niveau)~~, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire.

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

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. A l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeure trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui,

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 millions d'euros par an pour les passages à niveau prioritaires.

Amdt COM-578

L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.

Amdt COM-579

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

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. A l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeure trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui,

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en ~~Île-de-France~~, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

années concernent, outre l'~~He de France~~, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'~~He de France~~, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, *ter*, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors ~~He de France~~), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, *ter*, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Amdt COM-35 rect. quater

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

covoiturage).

A cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

– 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

– 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;

– 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

*Priorité n° 5 – Renforcer
l'efficacité et le report modal dans le
transport de marchandises*

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le

covoiturage).

A cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

– 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

– 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;

– 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

*Priorité n° 5 – Renforcer
l'efficacité et le report modal dans le
transport de marchandises*

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultramarins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

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

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

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

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultramarins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

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

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

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

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

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

Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.

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

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

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

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

Amdt COM-174 rect.

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

Amdt COM-580

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